



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

ANTECEDENTES, PRESENTE Y FUTURO DE LA AVIACION EN MEXICO

TESIS CONJUNTA PARA OBTENER EL GRADO DE LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTAN:

MA. DOLORES LEON RAMIREZ DE ARELLANO
LWVA ROSSINA ARROYO MEJIA

ASESOR: DR. EUSEBIO SALGADO Y SALGADO

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



México, D. F. Mayo de 2002.

X



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

***A NUESTRAS FAMILIAS que sacrificaron
en su momento tantas cosas por vernos
llegar hasta aquí.***

***A VICTOR CABRAL por su apoyo incondicional,
por todos sus consejos y experiencia
y por los esfuerzos que hizo para
impulsarnos a finalizar este proceso.***

INDICE

Prefacio	5
Introducción	9
Capítulo Primero	
1. Historia de la Aviación en México	11
1.1. Historia de los Aeropuertos	17
1.2. Historia de la Empresa Aerovías de México SA DE CV	23
1.3. Historia de la Compañía Mexicana de Aviación	30
1.4. Historia de las Líneas Aéreas Regionales	36
1.4.1. Aero Cozumel- Aerocaribe	38
1.4.2. Aerocalifornia	38
1.4.3. Aerolitoral	39
1.4.4. Aeromar	39
1.4.5. Aerolíneas Internacionales	40
1.4.6. Aviacsa	40
1.4.7. Líneas Aéreas Azteca	40
1.4.8. Allegro	40
1.4.9. Magnichartes	41
1.4.10. Taesa	41
1.4.11. Taxis Aéreos	42
Capítulo Segundo	
2. El concepto del Espacio Aéreo y del Derecho de ruta	43
2.1. El Espacio Aéreo (Antecedentes, Regulación, Definición y Limitación)	43
2.1.1. El Espacio Cósmico Internacional	47
2.2. El Derecho de ruta	47
2.2.1. Derecho de ruta de aeronaves extranjeras	48
2.2.2. Derecho de ruta de aeronaves nacionales	49
2.2.3. Derecho de ruta de aeronaves transportistas no regulares (fletamento y/o charters)	50
Capítulo Tercero	
3. Estrategia bilateral y marco de la política aérea mexicana de negociación	56

INDICE

Prefacio	5
Introducción	9
Capítulo Primero	
1. Historia de la Aviación en México	11
1.1. Historia de los Aeropuertos	17
1.2. Historia de la Empresa Aerovías de México SA DE CV	23
1.3. Historia de la Compañía Mexicana de Aviación	30
1.4. Historia de las Líneas Aéreas Regionales	36
1.4.1. Aero Cozumel- Aerocaribe	38
1.4.2. Aerocalifornia	38
1.4.3. Aerolitoral	39
1.4.4. Aeromar	39
1.4.5. Aerolíneas Internacionales	40
1.4.6. Aviacsa	40
1.4.7. Líneas Aéreas Azteca	40
1.4.8. Allegro	40
1.4.9. Magnichartes	41
1.4.10. Taesa	41
1.4.11. Taxis Aéreos	42
Capítulo Segundo	
2. El concepto del Espacio Aéreo y del Derecho de ruta	43
2.1. El Espacio Aéreo (Antecedentes, Regulación, Definición y Limitación)	43
2.1.1. El Espacio Cósmico Internacional	47
2.2. El Derecho de ruta	47
2.2.1. Derecho de ruta de aeronaves extranjeras	48
2.2.2. Derecho de ruta de aeronaves nacionales	49
2.2.3. Derecho de ruta de aeronaves transportistas no regulares (fletamento y/o charters)	50
Capítulo Tercero	
3. Estrategia bilateral y marco de la política aérea mexicana de negociación	56

3.1. Principios de negociación de la política aérea mexicana	58
3.1.1. Principio de la Predeterminación de la Capacidad	59
3.1.2. Principio Tipo Bermuda I	60
3.1.3. Principio de la Libre Determinación	61
3.1.4. Principio de la Real y Efectiva Reciprocidad	61
3.1.5. Principio de Intercambio Básico de Tráfico de Tercera y Cuarta Libertades y Quinta sólo complementarias.	62
3.1.5.1. Primera Libertad	62
3.1.5.2. Segunda Libertad	63
3.1.5.3. Tercera Libertad	63
3.1.5.4. Cuarta Libertad	63
3.1.5.5. Quinta Libertad	63
3.1.5.6. Sexta Libertad	64
3.1.5.7. Séptima Libertad	64
3.1.5.8. Octava Libertad	64
3.1.5.9. Cabotaje (tipo uno)	64
3.1.5.10. Cabotaje (tipo dos)	65
3.1.5.11. Novena Libertad	65
3.1.6. Designación de operador único por ruta	66
3.1.7. El tráfico entre México y otro país es un bien común que debe repartirse por partes iguales.	66
3.1.8. Doble aprobación de las tarifas y fijación de tarifas en un marco multilateral	67
3.1.9. Principio de Mercados Económicamente Equivalentes	70
3.2. Procedimiento de un Tratado Aéreo Bilateral	71
3.2.1. Determinación del idioma que se va utilizar	71
3.2.2. El Texto de los Convenios Bilaterales Aéreos	72
3.2.3. La manifestación del consentimiento	73
3.2.3.1. Firma	73
3.2.3.2. Canje	74
3.2.3.3. Ratificación	74
3.2.3.4. La aceptación y la aprobación	75
3.2.3.5. Adhesión	75
3.2.4. Registro y Publicación de los Tratados	75
3.2.5. La interpretación de los Tratados	75
3.2.6. Efecto de los Convenios respecto de las partes	77
3.2.7. Extinción de los Tratados	77
3.3. Convenio México- Estados Unidos de Norteamérica	78
3.3.1. Política Aérea de los Estados Unidos	80
3.3.2. Análisis Convenio México-Estados Unidos	84
3.4. Convenios Aéreos Multilaterales firmados y ratificados por México	91
3.5. Convenios Aéreos Bilaterales	96
3.5.1. Líneas Aéreas que operan las rutas	99
3.5.2. Cuadros de rutas	100

3.1. Principios de negociación de la política aérea mexicana	58
3.1.1. Principio de la Predeterminación de la Capacidad	59
3.1.2. Principio Tipo Bermuda I	60
3.1.3. Principio de la Libre Determinación	61
3.1.4. Principio de la Real y Efectiva Reciprocidad	61
3.1.5. Principio de Intercambio Básico de Tráfico de Tercera y Cuarta Libertades y Quinta sólo complementarias.	62
3.1.5.1. Primera Libertad	62
3.1.5.2. Segunda Libertad	63
3.1.5.3. Tercera Libertad	63
3.1.5.4. Cuarta Libertad	63
3.1.5.5. Quinta Libertad	63
3.1.5.6. Sexta Libertad	64
3.1.5.7. Séptima Libertad	64
3.1.5.8. Octava Libertad	64
3.1.5.9. Cabotaje (tipo uno)	64
3.1.5.10. Cabotaje (tipo dos)	65
3.1.5.11. Novena Libertad	65
3.1.6. Designación de operador único por ruta	66
3.1.7. El tráfico entre México y otro país es un bien común que debe repartirse por partes iguales.	66
3.1.8. Doble aprobación de las tarifas y fijación de tarifas en un marco multilateral	67
3.1.9. Principio de Mercados Económicamente Equivalentes	70
3.2. Procedimiento de un Tratado Aéreo Bilateral	71
3.2.1. Determinación del idioma que se va utilizar	71
3.2.2. El Texto de los Convenios Bilaterales Aéreos	72
3.2.3. La manifestación del consentimiento	73
3.2.3.1. Firma	73
3.2.3.2. Canje	74
3.2.3.3. Ratificación	74
3.2.3.4. La aceptación y la aprobación	75
3.2.3.5. Adhesión	75
3.2.4. Registro y Publicación de los Tratados	75
3.2.5. La interpretación de los Tratados	75
3.2.6. Efecto de los Convenios respecto de las partes	77
3.2.7. Extinción de los Tratados	77
3.3. Convenio México- Estados Unidos de Norteamérica	78
3.3.1. Política Aérea de los Estados Unidos	80
3.3.2. Análisis Convenio México-Estados Unidos	84
3.4. Convenios Aéreos Multilaterales firmados y ratificados por México	91
3.5. Convenios Aéreos Bilaterales	96
3.5.1. Líneas Aéreas que operan las rutas	99
3.5.2. Cuadros de rutas	100

Capítulo Cuarto

4. Participación jurídica y comercial de las líneas aéreas Mexicanas en el mercado nacional y en el proceso mundial de globalización aéreo. 118

- 4.1. Análisis legal de la Concentración entre Aeroméxico y Mexicana de Aviación 118
- 4.2. Tendencias de la Industria Aérea Mexicana y Mundial 124
 - 4.2.1. Desregulación Mundial y Nacional 124
 - 4.2.2. Organización Industrial 126
 - 4.2.3. Centros de Operación radiales 127
 - 4.2.4. Alianzas Comerciales 130
 - 4.2.5. Códigos compartidos 133
 - 4.2.6. Tarifas 135

Conclusiones 137

Bibliografía 145

Anexos 151

Prefacio

El tema principal del presente trabajo es la Aviación Comercial. Un tópico por si mismo muy importante y con muchas facetas.

Habrá que decir que la Aviaci3n Comercial parte de la aviaci3n b lica, que lleva a innovaciones constantes que en tiempos de paz va a servir como potencial econ3mico a diversos paises, entre ellos a México.

Sin lugar a dudas la aviaci3n se desarrolla en los paises industrializados que contaron con el apoyo de sus respectivos gobiernos. Esto implic3 que la aviaci3n comercial dejara de ser un artículo de lujo para las clases pudientes, pues con las innovaciones tecnol3gicas los costos se abatieron teniendo las masas acceso a viajar.

Así, la aviaci3n comercial tuvo sus inicios cuando al razonamiento estratégico bélico se le suma el interés comercial, visualizando su potencial futuro. Ello dio como resultado el interés de los paises por capacitar personal civil de la misma nacionalidad de la empresa que tenía la concesi3n y que en un momento dado podian servir como pilotos de combate. La diversificaci3n de rutas y la expansi3n estratégica fortaleci3 el desarrollo comercial que se dio con el otorgamiento de concesiones de rutas aéreas que ligan diversas ciudades. De esta manera tuvieron importancia fundamental las escuelas de Aviaci3n Civil, y es así como se produce una carrera internacional por el dominio de la tecnología aérea y el avi3n fue perfeccionado continuamente.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, el desarrollo de la aviaci3n comercial tuvo un gran crecimiento en el tráfico mundial de pasajeros. Las acciones emprendidas para lograr la expansi3n de rutas y un mayor factor de carga de pasajeros se expresa en la lucha por el mercado de las aeronaves librado entre Estados Unidos y Gran Bret a.

Las discusiones relativas a aspectos de soberanía habian desembocado en conflictos entre los paises, principalmente entre Estados Unidos y Gran Bret a. Diversas Convenciones y/o Conferencias Internacionales habian tenido lugar durante años anteriores (Conferencia de París en 1919, Convenio Iberoamericano de Madrid 1926, Convenci3n de Varsovia en 1929, Convenio sobre Aviaci3n civil comercial en la Habana 1928, Convenci3n de Ginebra de 1933 sobre embargo preventivo de Aeronaves, esta última sin vigor pero de gran ayuda para la legislaci3n de algunos Estados, etc.). Fue así como en la Conferencia de Chicago se cre3 la Organizaci3n de la Aviaci3n Civil Internacional (OACI), una agencia especializada de la ONU dedicada particularmente a facilitar la colaboraci3n en seguridad, navegaci3n y estandarizaci3n. Surgi3 así el establecimiento de un estatuto jurídico de la Aviaci3n Internacional. Los aspectos críticos como la determinaci3n de las rutas, capacidad y tarifas, no fueron determinados en esa conferencia, pero dieron origen a la International Air Transport Association (IATA), organismo internacional privado que se fundaría en la Conferencia de la Habana en 1945 y que dedicaría a la regulaci3n en esos aspectos.

El comportamiento del tráfico mundial se vería afectado nuevamente por los avances de la tecnología aeronáutica. La introducción de los aviones jet, en octubre de 1958, haría posible un notable avance en cuanto a la capacidad de pasajeros y la velocidad y alcance del transporte, facilitando y promoviendo los viajes de manera espectacular, lo que da pauta para la masificación del turismo en la década de los sesenta.

En esta década, con el desarrollo económico de los países industrializados, el crecimiento del turismo propiciado por el avión y su aceptación por parte de los países subdesarrollados que veían el turismo como parte de un instrumento de ayuda para el desarrollo, tuvo gran crecimiento con enorme beneficios. La estructura del turismo (transporte, hotel, agencia de viajes) inició un proceso de integración, mismo que lo llevó al control de la demanda turística internacional en la que la mayor parte de los países subdesarrollados quedarían a la zaga. Se dan los inicios de operaciones charter o vuelos de fletamento.

El efecto de la nueva clase media, la incorporada a las grandes empresas corporativas, difiere de la antigua. La antigua clase media la formaban básicamente pequeños agricultores y comerciantes independientes que dependían de la operación diaria de sus negocios, tenían menores oportunidades de escapar de su rutina diaria que los burócratas y empleados corporativos, quienes mantenían asegurados sus ingresos en vacaciones. El efecto de la tarjeta de crédito para los sesenta se había generalizado por el incremento del consumo y el efecto que tiene la publicidad en los hábitos y patrones de consumo de las diferentes sociedades.

Consideramos importantes destacar que en México, para 1966 operaban ya en el país 57 empresas de aviación. El advenimiento del jet trajo una nueva era en el transporte, por esta razón los esfuerzos gubernamentales se orientaron a la construcción de la infraestructura necesaria para recibirlos. En estas fechas se contaba con 29 aeropuertos federales. También durante este periodo se extiende considerablemente el número de rutas y de países con los que se establecen convenios bilaterales aéreos.

Para la década de los setenta se consolidó el fenómeno de la integración, es decir la operación mayor de los vuelos de fletamento y/o charter como competencia de la aviación comercial regular. Muchas de las principales empresas transnacionales de aviación en el mundo estaban ligadas a empresas transnacionales de giras turísticas y de hoteles, y contaban además con compañías en otras actividades conexas, tales como: servicios de restaurantes, seguros, servicios de cómputo, servicios técnicos y transportes marítimos. Sin embargo para los países subdesarrollados la industria turística creció con una enorme dependencia de las llegadas internacionales. Sus costos de operación se incrementaron con la crisis del petróleo. Estos inconvenientes en el mercado obligaron a las autoridades de aviación civil a modificar las regulaciones cambiando las políticas tarifarias a partir de 1978, hecho que benefició a las líneas aéreas regulares y fortaleció su posición en el mercado.

Este hecho marcó el inicio de la llamada *desregulación aérea* de los Estados Unidos, cuyos orígenes formales se dieron en 1975, durante la Administración Ford, que sometió al Congreso una nueva Acta Aeronáutica para reemplazar la de 1938. Dicha desregulación se extendió a la aviación internacional en 1978 siguiendo la "política de cielos abiertos" de

Carter, y desempeñó un papel importantísimo en la reorientación de la demanda de viajes, favorecida por la fuerte reducción de las tarifas en las rutas del Atlántico del Norte, así como una feroz competencia entre las aerolíneas en esa ruta. Esto trajo como consecuencia para México una enorme disminución en las tendencias que se venían dando tanto por el servicio de vuelos regulares como el de fletamento y/o charter.

En los ochenta, dentro del proceso de promoción de la desregulación, se dieron procesos paralelos de privatizaciones de aerolíneas. Japón vendió las acciones de Japan Airlines y los Países Bajos y Reino Unido, fueron las dos naciones europeas que privatizaron completamente sus líneas aéreas, otros países como Austria, Bélgica, Alemania e Italia, han privatizado parte de sus aerolíneas nacionales, fuera de Europa se dieron parte de la venta de Singapur Airlines y Air Canadá a acciones a la iniciativa privada. El gobierno mexicano vendió en 1989 Aeroméxico y la mayor parte de las acciones de Mexicana, las dos líneas troncales del país.

Entre los efectos más importantes de la desregulación fueron: la implementación de la nueva tecnología de comercialización en el campo de la aviación, los Sistemas de Reservaciones Computarizadas (SRC), que influyen en todo el proceso turístico, y la recomposición de fuerzas de las aerolíneas en un nuevo esquema de alianzas, fusiones y absorciones ya en un esquema concebido mundialmente.

Los sistemas de reservaciones SRC en el contexto de la desregulación, permitieron que el número de agencias de viajes creciera significativamente, ya que su sistema permite una más rápida y mayor información. Por lo que las aerolíneas están en la posibilidad de pagar mayores comisiones a los agentes de viajes, lo que los convierte en un importante canal de distribución de las aerolíneas.

El objetivo de las alianzas comerciales era ofrecer a sus pasajeros beneficios mutuos en los aeropuertos respectivos y una red complementaria de destinos, de rutas y horarios, cierta forma de colaboración técnica en sus centros de mantenimiento y formación de tripulaciones. En algunos casos un intercambio recíproco de acciones, inferior siempre del 15%.

A fines de los noventa, las alianzas comerciales, buscaron posiciones para no quedar fuera de la lucha comercial, debido a los cambios en los mercados y la distribución geográfica de los escenarios comerciales, así como las posibilidades de expansión a los países del Lejano Oriente. Se dio una guerra comercial mundial por los mercados, queriendo todos estar en la posibilidad de competencia, surgieron las 5 Alianzas Comerciales que a la fecha dominan la plataforma estratégica de la Aviación Comercial; Star Alliance, One World, Sky Team, Wings (KLM/Northwest) y Qualifier.

La posibilidad de crear mayor integración los llevó a crear el llamado *código compartido* mismo que se establecen mediante convenios bilaterales y/o especial de prorateo donde se entiende como un compromiso entre dos o más aerolíneas que tienen a beneficiarse de manera recíproca sin tener que hacer grandes inversiones. El Código Compartido implica compartir; códigos de reservación, tarifas similares por zona, puertas de entrada, volar una

misma ruta compartiendo códigos de vuelo, aviones, estaciones de servicio, mostradores de documentación, servicios de mantenimiento y combustible.

La reglamentación se dio a través de la IATA con la creación de los MPA (Multilateral Proration Agreement) donde se establecen divisiones en el proceso de distribución del ingreso entre las aerolíneas, previa aceptación y firma de un MITA (Multilateral Interline Traffic Agreement) a la fecha existen 275 firmantes.

Por medio del siguiente trabajo trataremos de demostrar que :

1. El factor comercial en la aviación ha venido a rebasar el marco jurídico
2. La creación del *código compartido* ha sido un instrumento que ha sustituido la 5ª Libertad del Aire.

Para fines del 2000 la tendencia ha sido tan marcada que los 275 transportistas aéreos mundiales, han incluido dentro de sus convenios aéreos bilaterales la forma de los códigos compartidos, así como el 80% de los transportistas tienen actualmente cierto vínculo con alguna alianza comercial, lo que viene a reforzar los dos puntos mencionados.

Introducción

La aviación comercial ha demostrado ser uno de los más importantes medios de transporte para el desarrollo tecnológico del mundo actual. Las condiciones de México y su dependencia del exterior hacen difícil fincar en este medio de transporte las bases de su desarrollo, porque es también uno de los más vinculados con la política exterior de las naciones. Regulado a través de organismos internacionales especializados en la materia como IATA y OACI, así como la consabida celebración de convenios multilaterales y bilaterales.

Existe en la disciplina de las Relaciones Internacionales un enorme vacío en materia de aviación comercial, por lo que es nuestra intención cubrir esta falta con una pequeña aportación a través de este trabajo, mostrándoles un conocimiento práctico de la aviación comercial.

Es importante destacar para los fines que nos ocupa, la definición de los siguientes conceptos:

- **"Aviación.-** Modalidad de locomoción que se sirve de los aviones. Conjunto de aviones
- **Aviación Militar.-** Aquella que ha sido concebida y empleada con fines militares.
- **Aviación Comercial.-** Conjunto de aviones, instalaciones y personal, empleados en el transporte de viajeros y mercancías."¹

Abordamos en este trabajo a la aviación comercial, de vital importancia dentro del campo aéreo. Considerando de igual manera, el enorme peso del factor jurídico. No se puede dejar de hablar de IATA y OACI y de los convenios bilaterales y multilaterales, al momento que necesitamos tratar cualquier asunto sobre transporte aéreo. En el contexto actual de la Aviación Internacional nos obliga a buscar el factor comercial especialmente, a través de las alianzas comerciales, como una mejor opción para el desarrollo, crecimiento y expansión de las líneas aéreas, y a enriquecer la consulta de técnicos, especialistas en Relaciones Internacionales y dirigida al lector interesado en el tema por demás apasionante.

Los procesos evolutivos en la industria de la aviación y nuestro interés y práctica personal en el sector nos ayudó para sustentar este trabajo. Fue precisamente a partir de la llamada "desregulación del transporte aéreo", etapa en la cual tuvimos la experiencia de la aviación y el gusto por desarrollarla.

Existen Organizaciones y/o Asociaciones Internacionales como IATA y OACI, cuyas bases han servido para la regulación y coordinación de las actividades aéreas internacionales. Consecuentemente cada una de las líneas aéreas o países que las conforman se apegan a sus normatividades. Sus principios fundamentales han sido y seguirán siendo la seguridad de subsector aéreo, donde la implicación de tantos países y por ende de líneas aéreas, lleva a la necesidad de la OACI de coordinar la navegación aérea internacional. Por otro lado la

¹ Larousse Multimedia Enciclopédico, 2001

IATA, tiene como función establecer principios técnicos y comerciales para tratar de igualar formas de operación que llevará a una supuesta equidad entre las líneas aéreas. Es precisamente a través de estas dos organizaciones que se ha logrado una estandarización en cuanto a las normas, procedimientos, instalaciones, construcción, operación y mantenimiento de aeronaves en todo el mundo.

Aunado a lo anterior tenemos los convenios bilaterales que son los acuerdos básicos para el intercambio de derechos aéreos, como son rutas, capacidad (tipo de aeronave), frecuencias, etc. y las cuales necesitan en algunos casos la doble aprobación² de los países interesados.

Si bien el transporte aéreo se ha caracterizado por ser uno de los más reglamentados, la llamada desregulación inicia en un nuevo periodo de cambio dentro del mismo.

En México, a pesar de haberse aceptado la desregulación aérea, la práctica nos demuestra que se da únicamente en el caso de tarifas y la doble aprobación por par de ciudades en código compartido exclusivamente. No obstante nuestro país seguirá sosteniendo la bandera de regulación, basada en la igualdad de oportunidades y la firma de Convenios Bilaterales.

Creemos que esta aportación será de gran apoyo para los internacionalistas, quienes, si bien han sido los forjadores de muchas políticas en el ámbito jurídico, ya sea a través de la DGAC o dentro de cualquiera de las líneas aéreas, hoy puede y debe ser el que estructure la política comercial. Por su formación, podrá tener en cuenta todos aquellos factores que influyen en la línea aérea y por ende esa visión globalizadora le permitirá dar la mejor opción a seguir para el planteamiento de políticas comerciales exitosas.

Acotado lo anterior procederemos a esbozar brevemente el contenido de cada Capítulo que contiene el presente trabajo; con base en ello el Capítulo I nos permitirá tener un pleno conocimiento de los antecedentes de nuestra Aviación Comercial, con lo cual se podrá entender su situación actual; En el Capítulo II daremos a conocer con detalle las cuestiones jurídicas que deben ser básicas para aprender a identificar nuestra Legislación Aérea en el contexto mundial, en el Capítulo III resaltaremos los principios de negociación de la política aérea mexicana, inclusive ver la estructura y terminología de varios convenios bilaterales de nuestro país y en el Capítulo IV nos ayudará finalmente a entender el complejo mundo de la globalización aérea a través de las alianzas comerciales, códigos compartidos, centros radiales, todos ellos vistos a través de una estructura comercial originada a raíz de la llamada desregulación.

En los anexos se percibe la existencia de demasiada información debido a lo difícil que son conseguirlos por lo que consideramos importante incluir copia de documentos completos. En su momento tuvimos la oportunidad de acceder a ellos y deseamos compartirlos.

² Se da una vez aprobadas las ciudades o punto de origen y destino por pares de ciudades, ambos países acuerdan esos destinos, por ejemplo Estados Unidos sugiere Chicago y México sugiere Monterrey, ambos deberán autorizar las dos aerolíneas bandera de cada país a volar en ese par de ciudades, de ahí viene la doble aprobación de líneas aéreas.

Capítulo Primero

1. Historia de la Aviación en México

La aviación comercial es producto de una serie de invenciones previas que culminan en el Siglo XX, cuando se llega al desarrollo de la misma. Es uno de los mayores logros de la ciencia y la técnica humana. Cristaliza el sueño del hombre desde los tiempos más remotos, presentes en la mitología, en las fantasías, en las previsiones científicas y recientemente en los viajes al espacio¹: volar.

Si bien con los siglos se dijo "el volar es de los pájaros" o "sólo los ángeles tienen alas", tratando ello de señalar y dejar muy en claro los límites de "lo humano". En su afán por lograr sus aspiraciones, el hombre luchó por desmentir tales afirmaciones. Unió esfuerzos llegando a culminar sus sueños de volar. Paralelo a la invención del aeroplano surgieron importantes elementos adicionales como pistas, ayudas a la radionavegación, meteorología, reglamentos, convenios, etc.

Respetando el orden cronológico de la Historia de la Aviación Mundial, en lo que se refiere al "... más pesado que el aire",⁴ México ocupa el primer lugar entre los países de habla española en el mundo que vio surcar sus cielos por una aeronave de motor.

La época porfiriana recibió con extrañeza y curiosidad la noticia de que un mexicano intentaría volar, en 1908 en Francia, Alberto Braniff, de vacaciones por la Costa Azul, se sobresaltó al ver que a pocos metros del suelo volaba una extraña nave, misma que compró, en 1909, Braniff llegó a México y emprendió la aventura de volarlo.

Seis años antes, en una pequeña población de los Estados Unidos de Norteamérica, llamada Kitty Hawk, Carolina del Norte, se estaba gestando el acontecimiento que al correr del tiempo transformaría la vida del hombre; la mañana del 17 de diciembre de 1903 los hermanos Wilbur y Orville Wright, convirtieron en realidad el sueño acariciado por el hombre durante muchos años, elevar por primera vez una máquina más pesada que el aire³.

Para 1909 ya se fabricaban en el mundo varias marcas de aeroplanos. En Francia se hacían el Farman, el Bleriot, el Antoinette y el Demoiselle, que diseñó el brasileño Santos Dumont. En Estados Unidos se fabricaban el Martin y el Curtis Pusher.

¹ Digno ejemplo fue el caso de la mitología griega que muestran la aspiración del hombre por volar.

⁴ José Villela Gómez, **Las Primeras revistas de aviación en México**, Comunidad Conacyt, Aviones, abril-mayo 1981, p. 129

³ El aparato se llamó "El Volador", Estaba hecho de madera y tela, tenía dos hélices y su propia máquina de cuatro cilindros con cadena de bicicleta. El vuelo tuvo una duración de doce segundos en los que se recorrieron cerca de 40 metros.

Estimulado por su éxito y ambicionando más, Braniff regresó a Francia a adquirir otro aeroplano más potente, compró un Farman, pero en México ya se habían hecho otros intentos, aunque menos exitoso; en 1909, en los llanos de la colonia Roma, en las calles de Colima, los hermanos Aldasoro se hacían tirar por una cuerda atada al coche, su planeador subía de 1 a 2 metros. Para junio de 1910 Juan Guillermo Villasana consiguió elevar un aeroplano a 9 ó 10 metros de distancia, construido por el mismo.

Ese mismo año, Carlos Santana había logrado un salto similar con un hidroavión en el mar de Veracruz, y también en ese mismo año el Gral. Porfirio Díaz, nervioso por la novedad de la aviación, envió a Francia a tres oficiales para que estudiaran cuanto pudieran sobre el manejo de aparatos voladores.

En febrero de 1911, una flotilla de aeroplanos franceses, flotilla Moissant, tuvo su exhibición en los campos de Balbuena, el Gral. Díaz aprovechó para solicitarles al momento de volar, llevar y soltar tres costales de harina, que simulaban bombas y cargar una batería, para anunciar desde el aire que habían descubierto el flanco, disparando tres cañonazos.

Entusiastas como el rico industrial tabacalero Ernesto Pugibet, dueño de un Bleriot y cuya mala experiencia al contratar el piloto francés que nunca lo voló, lo llevaron a través de Juan Guillermo Villasana a contactar a Miguel Lebrija y venderle el aparato, éste especialista en automóviles, encontró en Villasana un joven experto teórico que le llevó a ser el segundo mexicano que voló en la capital. Compró de igual manera a otro rico negociante, un aeroplano biplaza que haría historia, un Deperdusin de Europa, en él voló junto con Villasana hasta hastiarse. El aeroplano tenía el defecto de cobrar escasa altura debido a las malas condiciones de una de sus hélices, Villasana aquí decidió hacer la primera de sus hélices de notable propulsión, este hecho representó para el biplaza un vuelo consistente, extenso y ambicioso que recuerda la historia de la aviación en México.

Al dejar el poder Porfirio Díaz, uno de los tres pilotos que envió a capacitar a Francia, dio señales de vida cuando convenció al gobierno provisional postporfirista de adquirir aeroplanos en lugar de globos aerostáticos, posteriormente formó filas para combatir un ejército porfirista en Chihuahua, en el tren que lo trasladaría a su destino explotó, y terminó con su vida.

Francisco I. Madero se convirtió en el primer presidente de un país en el mundo que volaba en aeroplano, se dio el 30 de noviembre de 1911 en una exhibición que por segunda vez ofreció la flotilla Moissant,

Juan Guillermo Villasana entusiasmado y apoyado por el Ing. Santiago Poverejvski, decidieron construir un avión, cuyo motor fue traído de Europa, el avión logró volar con toda normalidad como los Deperdusin, fue esta la primera hélice Anáhuac-Aztatl.

Obligado por la urgencia defensiva, Victoriano Huerta integró muy a su pesar, su escuadra aérea, formó su equipo de los aparatos disponibles; el biplaza de Lebrija, el farman de Braniff y el Antoinette de Moissant, repartió grados militares entre los hombres del aire; Lebrija, mayor; Horario Ruiz, capitán; los hermanos Aldasoro, tenientes; Villasana,

subteniente mecánico, y Antonio Sánchez Saldaña, sargento ayudante de mecánico. Hicieron maniobras de observación aérea pero nunca entraron en acción.

Entretanto Venustiano Carranza dio un primer uso de los aeroplanos, envió a su sobrino Gustavo Salinas a Sonora en auxilio de Obregón, de ahí resultó la compra de cuatro aparatos norteamericanos, mismos que fueron usados en diversos enfrentamientos en Guaymas, Puebla, Campeche, donde su sobrino y pilotos extranjeros operaban las aeronaves, sucesos accidentados pero con finales positivos, a principios de 1915 regresan a la capital de la República y se instalan en Balbuena, donde encontraron el hangar de Braniff.

Para 1915 Carranza instaló los Talleres Nacionales de Aeronáutica y la Dirección de la Escuela Nacional de Aviación, donde se realizaron verdaderas proezas, Villasana se convirtió en la sensación del diseño de las hélices. Pero en Europa comenzaron a copiar la hélice Anáhuac por las necesidades de la primera guerra, los Talleres Nacionales de Aeronáutica vivieron años de enormes carencias al grado de no poder cubrir sueldos, y hacer aviones y diseños a expensas de la venta de joyas de uno de los familiares involucrados.

Villasana proyectó un helicóptero que alcanzó a subir 8 metros y después cayó de lado. El 6 de junio de 1917, para probar unos motores españoles llamados Hispano-Suiza, montados en fuselajes mexicanos serie A-5 de Santarini y Villasana, se produjo el primer vuelo de correo.

Álvaro Obregón sustituyó a Villasana en el puesto de los Talleres Nacionales de Aeronáutica, a partir de entonces se dedicó a la aviación civil, en 1919 fue a Estados Unidos a titularse en ingeniería aeronáutica (el primer mexicano que obtuvo el título). En 1923 fue creada la Oficina Técnica de Navegación Aérea de la Secretaría de Comunicaciones con Villasana a su cargo, Villasana también diseñó el original Aeropuerto de la Ciudad de México. El 6 de noviembre de 1929, en el biplano "Arco iris" que Villasana diseñara, Felipe H. García inauguró oficialmente la pista del aeropuerto.

El desarrollo de la aeronáutica en México no sólo era impulsado por los hechos extraordinarios que llevaban el sello personal de los pilotos más expertos y arriesgados. Ocurrían, al mismo tiempo, muchos vuelos en el interior del país, destinados a explorar rutas para ampliar las que ya eran comercialmente servidas, o bien para establecer nuevas empresas de transporte aéreo. Casi todos estos vuelos quedaron al margen de toda publicidad sensacional que caracterizaba las proezas de los pilotos particulares. Se lograba saber de ellos sólo cuando se hacían notar por algún percance o accidente.

En 1929 la Asociación Mexicana de Aeronáutica, organizó una carrera aérea entre la Ciudad de México y la de Kansas en Estados Unidos, participaron en ella famosos aviadores mexicanos y norteamericanos. Poco después, en el campo de Balbuena se organizó una Semana de la Aviación, entre el 10 y 17 de diciembre de 1929, con actos de acrobacia aérea, lanzamientos en paracaídas, vuelos militares de precisión y otras maniobras, en las cuales también participaron pilotos mexicanos y de Estados Unidos.

Muchos pilotos se dedicaron a ofrecer viajes de placer al público mexicano en diversas ciudades del país. En Monterrey, por ejemplo, a principios de 1930 Francisco Sarabia estableció una marca en esta clase de vuelos al transportar a 1,937 personas de siete días, en vuelos de placer sobre la capital regiomontana.

Apenas creada la Oficina Técnica de navegación Aérea, Villasana proyectó una serie de concursos para otorgar concesiones de rutas y estimular el establecimiento de tales empresas. El primero se llevó a cabo en diciembre de 1920 para la ruta México-Tuxpan-Tampico, así la primera concesión se otorgó a la Cia. Mexicana de Transportación Aérea, S.A. Los servicios de esta empresa fueron inaugurados en septiembre de 1921 y pronto se extendió hasta Matamoros y Nuevo Laredo por Saltillo y Monterrey. Sin embargo, al cabo de cierto tiempo abandonó el sistema de itinerarios fijos y sólo conservó sus derechos para volar en viajes eventuales sobre tales rutas y sobre los campos petroleros.

La segunda concesión fue otorgada a Mario Bulnes en agosto de 1921, en la ruta México-Tampico, pero su empresa fracasó. La tercera se le dio a William L. Mallory para explotar la misma ruta. Mallory y George L. Rihe habían organizado una empresa a la que llamaron Cia. Mexicana de Aviación, S.A., misma que hoy es una de las más importantes del país. La cuarta concesión fue dada a A. Zambrano, quién la recibió en 1926 para servir la ruta México-Pachuca-Tuxpan-Tampico, su empresa también fracasó.

Hacia fines de 1928 eran ya doce las concesiones otorgadas a otras tantas empresas. Las rutas servidas habían aumentado en frecuencia y los aviones comerciales ya surcaban el aire desde Nogales hasta Suchiate y Tapachula, desde Mazatlán hasta Matamoros y desde la Ciudad de México hasta Mérida.

El 9 de marzo de 1929 aterrizó en el Campo Militar de Balbuena el primer trimotor marca Ford, que ostentaba por nombre México, procedente de Brownsville, Texas, el primer piloto era Charles A. Lindbergh, diseñador de ese modelo.

La ruta México- Ciudad Juárez fue inaugurada el 17 de agosto de 1929 por la Corporación Aeronáutica de Transportes (CAT), una de las empresas más eficientes de la época, en esa ruta fueron usados dos aviones más veloces entonces conocidos, los Lockheed Vega.

A fines de 1929 las concesiones otorgadas a particulares llegaron a 17. El campo de Balbuena comenzó a ser insuficiente e inadecuado para atender la creciente cantidad de aviones y de pasajeros que llegaban a él. Por esto el Gobierno proyectó y puso en concurso la construcción de un aeropuerto central para la Ciudad de México.

Para 1933 ya eran 25 las concesiones otorgadas. Fue en 1934 cuando la empresa Aeronaves de México adquirió su primer avión y realizó la ruta entre México y Acapulco.

Entre 1934 y 1951 se otorgaron 131 concesiones más, tanto a personas en particular como a nuevas empresas y a otras ya establecidas. Muchos de los concesionarios no llegaron a servir las rutas que les fueron concedidas. Varios se retiraron del negocio y algunos más vendieron sus empresas o las fusionaron con otras. La CAT, por ejemplo, desapareció como tal, y en algunas rutas fue reemplazada por Aerovías Centrales. En 1934, Francisco Bush de

Parada fundó la Aeronáutica del Sur, que después se transformó en Comunicaciones Aereas de Veracruz, y Carlos Pani organizó una empresa que habría de traspasar a Ricardo Pani, quien la llamó Aerovías Reforma, muchas de estas aerolíneas con el tiempo tuvieron que fusionarse con Aeronaves de México, la cual acarrea sus constantes pérdidas.

El advenimiento del jet augura una nueva era en el transporte. Y es por esta razón que los esfuerzos gubernamentales parecen orientar sus acciones a la construcción de la infraestructura necesaria para recibirlos, en este periodo se extiende considerablemente el número de rutas y de países con los que se establecen convenios aéreos bilaterales.

En 1960, Aeronaves de México y la Compañía Mexicana de Aviación adquieren aviones jet, y esta última inicia sus operaciones con ese tipo de aeronaves. En ese mismo año se celebra el convenio de transporte aéreo con Estados Unidos que estará en vigor por cinco años cuando menos y que implica a las dos empresas mexicanas y a cinco estadounidenses.

En 1963 se otorgan permisos a las empresas Aviateca (Guatemala), Avianca (Colombia) y Apa (Panamá) para establecer y explotar las rutas aéreas Bogotá-Panamá-México, respectivamente.

En 1967 se otorga a Sabena y a Braniff International permisos para cubrir las rutas Bruselas-México vía Montreal y San Antonio, Texas-México, DF, respectivamente.

Para fines de la década de los sesenta, se firman convenios de transporte aéreo con Brasil, Costa Rica, La República Federal de Alemania y se ha entrado en tratos con 12 naciones más. En 1966 se concluyen convenios con Italia, Bélgica, Suiza, Canadá, Inglaterra, Guatemala, Holanda, Estados Unidos, Australia, Alemania, Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Honduras y Perú.

También se dictan medidas para estimular el surgimiento de nuevas empresas aéreas mexicanas y se propicia la afluencia de aviones privados extranjeros en viajes de turismo, al otorgarse los primeros permisos para prestar servicios de taxi aéreo.

En 1965 se crea el órgano paraestatal de administración de aeropuertos: Aeropuertos y servicios Auxiliares (ASA).

En 1968 se realiza la compra de acciones de la Compañía Mexicana de Aviación, convirtiéndose totalmente en mexicana.

El servicio aéreo al exterior y al interior crece considerablemente durante la década de los setenta, en términos de pasajeros/kilómetros transportados la cifra casi se cuadruplica en diez años (355%) al pasar de 6,934 millones en 1970 a 24,618 millones en 1980. Dentro del total, el servicio interno aumenta su participación del 21.6% en 1970 al 32% en 1980.

Pero a pesar del crecimiento que experimentó el transporte aéreo mexicano en el ámbito nacional, el gobierno reconoce que se enfrenta a una difícil competencia en las operaciones internacionales, en 1974 Aeroméxico pone en servicios su primer DC-10-30 (de dos que había adquirido) y en ese mismo año las empresas extranjeras inician sus operaciones con

equipo del tipo Boeing 747 (Jumbo) con capacidad para 400 personas. Para octubre de 1976 también se pondrían en servicio vuelos regulares del Concorde, que dejaría de operar años después.

En 1976 se negocian nuevos convenios bilaterales con Colombia, Jamaica, Japón, Panamá, Venezuela, La Unión Soviética y se realizan algunas modificaciones a los convenios que se tenían concertados con Alemania Federal, Canadá y Holanda, además del firmado con Estados Unidos. También se prorrogaron o se conceden nuevos permisos para las 28 empresas extranjeras que operan servicios aéreos internacionales hacia México.

Para esos años Aeroméxico y Mexicana de Aviación inician nuevos servicios a Guatemala, Panamá, Venezuela, Colombia, Perú, Argentina y varias rutas de Estados Unidos, aunque posteriormente algunas de ellas se suspenden.

El marco de acción de la aviación internacional derivado de la desregulación del transporte aéreo en Estados Unidos y las políticas neoliberales de la economía en México, han impactado significativamente la industria aeronáutica nacional. En este contexto se inician los incipientes síntomas de la desregulación de los cielos mexicanos (en abril de 1988, la secretaria de Comunicaciones y Transportes estableció el Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo).

El impacto de la desregulación internacional afectó el número de líneas aéreas extranjeras que vuelan al país, sobre todo de Estados Unidos; así se podría explicar la reducción del número de aerolíneas que volaron a México durante el periodo de 1980 a 1985, años en los que pasó de 34 a 27 empresas, manteniéndose esa cifra hasta 1987. En 1990 aumenta nuevamente para situarse en 31 aerolíneas.

De las empresas aéreas comerciales del país, sólo dos son troncales; Aeroméxico y Mexicana. Y aunque la operación de aerolíneas alimentadoras se ha promovido con base en sistema rector del transporte aéreo mexicano, que introduce el esquema radial (HUB) en las operaciones, el número de aerolíneas alimentadoras para 1989 son las siguientes; Aerocalifornia, Aviación de Chiapas, Aerocozumel, Aeromorelos, Aerocaribe, Aerolibertad, Aviaca y Aeromar.

La política de desinversión del gobierno federal, permitió la privatización de las dos compañías troncales en 1989 que, como consecuencia, redujo significativamente el número de empleados, tal y como sucedió con el proceso de desregulación aérea en Estados Unidos.

Lugar aparte merece la mención de la historia de los Aeropuertos, misma que a continuación mencionamos.

1.1. Historia de los Aeropuertos

La definición de Aeropuertos nos dice que un "...aeropuerto es una instalación física que tiene como función la operación de aeroplanos. El sistema aeroportuario es una parte de un sistema mayor: la transportación aérea".⁶

A casi un siglo de haberse iniciado la aviación, es evidente que el aeropuerto ha evolucionado con los requerimientos tanto de seguridad aeronáutica como de instalaciones técnicas demandadas.

El desarrollo y evolución del sistema aeroportuario ha sido paralelo al de la aeronáutica, pues no podrían existir uno sin el otro.

Como se mencionó en el capítulo anterior, en sus inicios los terrenos de los llanos de Balbuena fungieron como aeropuerto tanto para las incipientes operaciones comerciales como para las militares, el Ing. Villasana fue el responsable del primer proyecto global sobre lo que actualmente funciona como aeropuerto, el proyecto fue inaugurado en 1929, pero la orientación de las pistas tuvo que ser alterada debido a un accidente fatal ocurrido en 1930, siendo sustituidas por la que actualmente se conoce como 05 izquierda

Entre 1929 y 1934 este Puerto Aéreo fue utilizado por las siguientes aerolíneas. Compañía Mexicana de Aviación, Corporación Aeronáutica de Transportes, Pickwick Latinoamericana, Aerovías Centrales y Líneas Aéreas Occidentales

A fines de 1933 un temblor derrumbó la bóveda y cuarteó seriamente el edificio, que terminó siendo demolido. Poco después se inició una nueva construcción, en el mismo lugar que ocupaba la anterior. Su edificación fue lenta, pero más segura, se inauguró en 1938 y hoy en día aún queda en pie lo que fue el segundo edificio terminal de aeropuerto de la Ciudad de México, ocupado por las oficinas de carga de Aeronaves de México.

El 14 de septiembre de 1934 salió de éste Puerto Aéreo Central el avión Stinson, propiedad de la empresa Aeronaves de México, con destino a Acapulco, estableciéndose de esta forma una ruta que hasta la fecha tiene la aerolínea en operación.

En el periodo de 1834-1940, nuevos servicios se establecieron y otros desaparecieron. La Pickwick, tuvo una vida efímera y para mediados de 1930 dio por terminadas sus operaciones. La Corporación Aeronáutica de Transportes, S.A., sobrevivió hasta 1933 al perder la vida el gerente de la empresa, quedando sin servicio las ciudades que tocaba.

En esa misma época en diversas regiones del país a causa de la carencia de comunicaciones terrestres se inició una operación regional, en Villahermosa y varias ciudades de Yucatán eran operadas por Compañía Aeronáutica del Sur, en 1933 en Tuxtla Gutiérrez, Transportes Aéreos de Chiapas iniciaron sus operaciones. En el suroeste Transportes Aéreos del

⁶ Hector Manuel Romero, *Enciclopedia Mexicana de Turismo*, Editorial Limusa, México 1986, p.164

Pacífico estableció el servicio Acapulco- Oaxaca, escalando en Ometepec, Pinotepa y Pochutla. En el occidente, se estableció el servicio entre Guadalajara y Puerto Vallarta con escalas en pueblos aledaños. En el noroeste, con base en Jalapa, otra empresa denominada Comunicaciones Aéreas de Veracruz, cubrió todo el estado de Jalapa a Puerto México y a Villa Cuauhtémoc (frente a Tampico). Finalmente en el centro norte, en octubre de 1935 nació una empresa patrocinada por la San Luis Minig Co., de Tayoltitla, Dgo., mina enclavada en la parte más abrupta de la Sierra Madre Occidental

Durante el mandato del general Lázaro Cárdenas, se establecieron las bases para un nuevo desarrollo de la aviación civil, al disponerse que sólo los ciudadanos mexicanos por nacimiento tripularan aeronaves de matrícula nacional.

A fines de 1940 había aeropuertos en Monterrey, Veracruz, Tampico, Tapachula, Puebla, Mérida, Mazatlán, Hermosillo, Oaxaca, Minatitlán, El Carmen, Campeche, Nuevo Laredo, Ciudad Juárez, Mexicali y Ciudad de México.

Por su parte en 1939 se inauguró el edificio con su torre de control del Aeropuerto de la Ciudad de México, en el que estaba el mural pintado por Juan O'Gorman y que sustituía al que dañó el terremoto de 1930, para el 6 de julio de 1943 se declaró aeropuerto internacional por decreto presidencial. En 1949 se iniciaron las obras de construcción de la pista 5D/231 que operaba desde mediados del año de 1951, sin embargo, en 1954 se llevó a cabo la inauguración y operación del nuevo edificio, plataforma y torre de control, y para 1956 se tenía 4 pistas en servicio, las cuales eran; la 051/23 D que tenía 2,720 metros de longitud por 40 de anchura; la 05D/231 que tenía 3,000 por 45 metros de anchura y que desde la puesta en servicio se convirtió en la más importante del aeropuerto y estaba balizada con sistemas eléctricos para operaciones nocturnas. La pista 13/31 se construyó para relevar a la 14/32 que había quedado próxima a la zona habitada y que se utilizaba en el caso de vientos cruzados; tenía 2,300 metros de longitud por 40 de anchura y la 14/32 quedó como rodaje. La cuarta pista en uso era la llamada 5 auxiliar que tenía solamente 759 metros de longitud y la usaban sólo en escuelas de vuelos que tenían su base en terrenos aledaños.

Mientras tanto se dio inicio a la Segunda Guerra Mundial donde Estados Unidos participaría en diciembre de 1941.

Poco después, en 1943, United Airlines adquirió la antigua Líneas Aéreas Mineras, S.A., y se reorganizó la empresa elevando las normas y cambiando el equipo; la American Airlines empezó a operar en México; y el entonces Departamento de Aeronáutica Civil emprendió las especificaciones de aeropuertos, las cuales deberían ser cumplidas antes de iniciar operaciones.

La situación del estado de guerra obligó a los Estados Unidos a considerar la necesidad de enviar aeroplanos de cualquier tipo para la defensa del Canal de Panamá y previos convenios con los gobiernos, se procedió a elaborar programas para la construcción de nuevos aeropuertos o remodelación de los existentes. Así, en un lapso de tres o cuatro años se construyeron los de Tampico y Mérida, en el mismo sitio; el de Bajadas en Veracruz y

abandonado el viejo de Tejería. Además, se construyó la base militar aérea de Ixtepéc, con dimensiones inusitadas para la operación de fortalezas aéreas y finalmente Tapachula.

American Airlines, por su parte construyó el de Monterrey y como alternos los de Actopan, Tamuín y Ciudad Victoria. Líneas Aéreas de México SA (LAMSA), por su parte, construyó el de San Luis Potosí, Torreón, Parral, Chihuahua y Ciudad Juárez. Se mejoró el de Durango y se construyó el de La Colorada, Zac., y el nuevo de Casa Grandes, se mejoró el de Cananea y el de Nogales.

Con estas construcciones el sistema aeroportuario de México quedó en condiciones de atender los servicios de empresas que usaban el DC-3, que al terminar la guerra, en 1946, estuvo en la disponibilidad hasta de empresas modestas de operación regional.

El 1º de enero de 1953 se formó la Dirección General de Aeronáutica Civil, dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El 4 de julio de 1960 despegó un vuelo de Mexicana de Aviación con destino a Los Angeles, iniciándose así la operación de aviones de retroimpulso, a partir de 1963, el aeropuerto empezó a llamarse Aeropuerto Internacional de La Ciudad de México, a solicitud del entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Walter C. Buchanan.

El uso continuado de equipo grande, los años de uso y el intemperismo prolongado dio como resultado que el deterioro fuera exagerado y las operaciones empezaron a ofrecer bastantes riesgos. Así, para 1963, la situación se hizo crítica y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) decidió ejercer presión ante las autoridades, para lo cual prepararon un informe donde claramente se mostraba la situación. Como respuesta el Gobierno decretó una Comisión Mixta de Planeación de Aeropuertos, cuya misión fue elaborar el Plan Nacional de Aeropuertos, divididos en tres categorías; la primera agrupaba los aviones de largo alcance y fueron 9 aeropuertos los seleccionados; la segunda agrupaba aviones de alcance medio y lo conformaron 22 aeropuertos; y finalmente la tercera, para aviones de vuelos cortos, se incluyó 44 aeropuertos.

El 1º de noviembre de 1971 se incorporó a las operaciones regulares el primer Boeing 747 que, con los colores de KLM, cubrió la ruta Amsterdam-México con escala en Montreal y Houston.

El 20 de octubre de 1974 llegó al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en viaje de exhibición por diversas capitales del mundo, el avión supersónico franco-británico Concorde.

En 1975 se pusieron en servicio las primeras salas móviles, la actual torre de control fue inaugurada en 1978.

El 26 de enero de 1979 aterrizó el avión DC-10-30 de Aeroméxico en el que viajaba el Papa Juan Pablo II. Con motivo de tan ilustre visita se tomaron enérgicas medidas de seguridad, es mismo año se inauguró la remodelación del edificio terminal, lográndose

espacios en donde parecía que no los había y se racionalizó todo el movimiento de pasajeros.

La infraestructura de acceso aéreo en México creció tanto en número de aeropuertos, como en líneas aéreas comerciales que prestan este servicio. De 1980 a 1990, el número de aeropuertos y aeródromos pasó de 1299 a 2149, lo que significa una incorporación promedio anual de 77.3 aeropuertos por año. La mayor parte de esa cifra se refiere a aeródromos, que representan el 96% del total. En referencia a los aeropuertos de tipo internacional, pasó de 30 a 43, mientras que los de tipo nacional se duplicaban de 20 a 39 en ese mismo periodo.

El 1985 cuando el mundo conoció la tragedia del terremoto comenzó un movimiento solidario y universal. Al aeropuerto empezaron a llegar aviones procedentes de todos los países, con todo tipo de socorro, propios del caso.

La primera medida para desalojar del Aeropuerto a los operadores de aviones de pistón mediante la publicación del Diario Oficial del 26 de julio de 1991 de una restricción para las aeronaves con velocidad crucero inferior a 250 nudos. Cumplido el plazo de seis meses las escuelas y demás operadores de aeronaves equipadas con motores alternativos salieron del AICM⁷, estableciéndose en diversos aeropuertos aledaños; unos en Pachuca, otros en Cuernavaca, otros en Atizapán, pocos en Toluca y algunos en León y Morelia.

Como acción adicional orientada a desalentar a los demás operadores de aviación general, se publicó un acuerdo que gravaba las operaciones con más de un 100,000 operaciones con un impuesto denominado "derecho de uso de espacio aéreo congestionado"⁸ por el monto de 3,770,975 en cada aterrizaje.

Como este tipo de acciones se dieron varias, hasta que finalmente por decreto presidencial se prohibieron a partir del 31 de mayo de 1994 las operaciones de aeronaves que no fueran de aerolíneas comerciales o militares en el AICM, la mayoría de aeronaves privadas se establecieron en el Aeropuerto de Toluca.

Actualmente tiene dos pistas en operación, la 051/23D de 3,846 metros de longitud por 45 de anchura y la 05D/231 de 3,900 por 45. Posee cinco calles de rodaje, plataforma para la aviación comercial de 459,000 m², plataforma de aviación general (ahora regional) de 100,000 m², plataformas remotas y edificios terminales para operaciones y pasajeros internacionales, nacionales y regionales, así como dos estacionamientos de pisos y cinco de superficie.

Las ayudas visuales de AICM son las siguientes: faro de aeródromo, conos de vientos, luces de aproximación en las cabeceras 23, sistemas para la aproximación de trayectorias, luces de borde de pista, luces de rodaje e iluminación de plataformas.

⁷ Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

⁸ Manuel Ruiz Romero, **Historia de los Aeropuertos de México**, Edit. Sacsá, nov. 1997, p. 120

Posee torre de control, centro de control de tránsito aéreo con radar de ruta, servicio de control de tránsito aéreo en aproximación con radares primario y secundario, control de tránsito aéreo de aeródromo, oficina de despacho en información de vuelos, radioayudas VOR/DME, sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) y estación meteorológica

A través del AICM la capital de la República está unida con 48 ciudades del país. Operan también una buena cantidad de aerolíneas extranjeras con vuelos regulares como Aeroflot, Aeroperú, Air France, America West, American Airlines, Avianca, British Airways, Canadian, Continental Airlines, Copa, Cubana, Delta Airlines, Iberia, Japan Airlines, KLM, Laca, Lan Chile, Lufthansa, Lloyd Aéreo Boliviano, TACA, United y Varig. A través de las aerolíneas nacionales y extranjeras la Ciudad de México está unida a 56 ciudades en el extranjero, 26 de ellas a Estados Unidos, tres en Canadá, 11 en Europa, ocho en países centroamericanos y caribeños, ocho en Sudamérica y una en Asia. Estas ciudades se distribuyen por tres continentes y 32 de ellas son capitales de nación.

Las ciudades del extranjero con mayor número de vuelos que parten de la Ciudad de México son por orden de mayor número de vuelos: Los Angeles, Dallas/ Fort Worth, Houston, Miami, Nueva York, Chicago y San Francisco.

Las aerolíneas nacionales y extranjeras que operan en el AICM usan toda esta clase de aeronaves: Boeing 727-100, Boeing 727-200, Boeing 737-200, Boeing 737-300, Boeing 747B, Boeing 747-SP, Boeing 747-400, Boeing 757-200, Boeing 767, DC-9-15, DC-30, MD-80, MD-88, DC-10-30, Airbus A-300, Airbus A-320, Airbus A-340, Fokker F-100, Ylyushin IL-62M, Tupolev TU-154 y ATR-42.

Durante la década de los ochenta y noventa el avión que mayor número de operaciones realizó fue el Boeing 727 en sus diversos modelos, que es el más popular entre las aerolíneas nacionales y extranjeras. Las aerolíneas nacionales iniciaron un proceso de renovación de flota a inicios del 2002, Mexicana de Aviación los 22 Boeing 727 y en el caso de Aeroméxico los 15 DC-9, por los Airbus, planeado finiquitar a fines del 2003.

La ruta más larga es la que opera Japan Airlines con un Boeing 747-300 une a México con Tokio, con escala en Vancouver.

Las grandes rutas sin escala están a cargo de Lufthansa que vuela a Frankfurt con Boeing 747-400; KLM a Amsterdam, también con 747-400; Air France a París, con Airbus A-340, British Airways a Londres, con Boeing 747-400; e Iberia a Madrid, alternando el Boeing 747-200 con en Airbus A-340.

El Aeropuerto de la Ciudad de México es llamado "Aeropuerto Benito Juárez", pese a que no existe decreto que le otorgue ese nombre. Esta designación se debe a unas declaraciones hechas a los periodistas por el Presidente Luis Echeverría, tras un acto protocolario efectuado en el AICM, que no fueron respaldadas por el acuerdo que se quedó en borrador del proyecto.

La reciente aprobación del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México, podrá satisfacer en gran medida las necesidades actuales de la aviación comercial, así como su construcción

deberá considerar el crecimiento de la misma y la creación de un centro radial mexicano, cuyas operaciones puedan ser atractivas a aerolíneas extranjeras como base de distribución de sus operaciones y favorezca a nuestro país en la creación y capacitación de nuevos empleos.

La historia de cada uno de las compañías troncales, enriquecerá y ayudará al mejor entendimiento de nuestra aviación comercial nacional, a continuación presentaremos una versión rápida de cada una de estas compañías, retomando también los datos recientes de las aerolíneas alimentadoras.

1.2 Historia de la Empresa Aeronaves de México SA

Llamada durante varias décadas Aeronaves de México SA de CV, comercialmente denominada Aeroméxico hasta la fecha, fue fundada oficialmente el 14 de septiembre de 1934 al inaugurar la ruta México- Acapulco- México, con un pequeño avión Stinson de Luxe para 5 personas, impulsado con un motor Lycoming de 215 caballos de fuerza.

Aeroméxico, se encontraba entre las pequeñas compañías que luchaban por sobrevivir, frente a la empresa Pan American Airways, hecho mencionado con anterioridad.

Fundada por Antonio Díaz Lombardo, el 15 de mayo de 1934 el gobierno mexicano le otorgó un permiso experimental en el año de su creación, el cual le concedía la operación de la primera ruta.⁹

Aeroméxico en esa época se encontraba entre las pequeñas compañías que luchaban por sobrevivir, frente a la enorme competitividad que representaba Pan American Airways, al año de operación y logrando los resultados positivos del servicio regular y eficiente de su primera ruta le hicieron ganarse la concesión de la ruta por treinta años (7 de noviembre de 1935) . Pan American reconoció la importancia de esa ruta y adquirió en 1940 acciones de Aeroméxico, se compraron dos aviones bimotor Boeing 247-D de trece plazas, los cuales fueron utilizados inicialmente, para la ruta México-Acapulco (1941) y posteriormente, en servicios entre las ciudades de Mazatlán, La Paz, Culiacán, Guasave, Los Mochis, Navojoa, Ciudad Obregón, Guaymas, Hermosillo y Nogales.

Poco a poco se lograron adelantos que a la vez que vitalizaron las esperanzas de los empresarios nacionales por mexicanizar las rutas locales y generaron la ampliación de la red de rutas De 1941 a 1954, la compañía incrementó considerablemente esta red, al absorber las siguientes empresas:

- Transportes Aéreos del Pacífico en 1941
- Taxi Aéreo de Oaxaca en 1943
- Líneas Aéreas J. Sarabia en 1944
- Líneas Aéreas Mexicanas SA en 1952 (fue parte de United Airlines desde 1934 misma que cubría las primeras rutas mexicanas del norte del país).
- Aerovías Reforma en 1954, con la que logró interrelación entre la Ciudad de México y los estados del noroeste.

En 1957, el capital social de la empresa fue nacionalizado al ser adquiridas las acciones de Pan American Airways, durante el mismo año, se firmó el Convenio Bilateral México-Estados Unidos de Norteamérica, en el cual se autorizaba la operación de las rutas México-

⁹ José Vilella Gómez, **Breve Historia de La Aviación en México**, Comunidad Conacyt, Aviones, abril-mayo 1981, p. 18

Nueva York y *Acapulco- Los Angeles*, con equipo de turbohélice Bristol Britannia con capacidad para 92 pasajeros.

El 28 de julio de 1959, Aeroméxico se incorporó al patrimonio nacional por Decreto Presidencial, dando así mayores pasos para la obtención de equipo, y designándose como Director General de la empresa a Jorge Pérez y Bouras¹⁰ encabezando el Consejo de Administración el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Walter Buchanan, a partir de esa fecha se convertía en una empresa pública hasta la quiebra en 1988.

La red de rutas fue expandida hacia Canadá y Europa como resultado de la toma de permisos de operaciones de Aerovías Guest y la ruta de Madrid- París, continuó siendo para México el eslabón trasatlántico.¹¹ Al inicio de esta nueva administración, el viejo equipo de vuelo fue renovado, al adquirir los cuatrimotores Douglas DC-6 que sustituyeron a los Convair 340 y a los DC-4.¹²

En 1960, las aeronaves mexicanas estaban sirviendo a una de las más importantes ciudades de los Estados Unidos de Norteamérica, para esto, todas las grandes compañías habían optimizado sus servicios, por tal motivo, las pequeñas compañías tendieron a desaparecer, iniciándose en México la era del Jet con la introducción del equipo DC-8 en la ruta México-Nueva York.

También a partir de ese año Aeroméxico integró a su sistema las siguientes compañías.

- Aerolíneas Mexicanas 1960
- Trans- Mar de Cortés y Guest Aerovías de México, 1962
- Aeromaya, Aerolíneas Vega y Aerolíneas del Istmo, 1969

Operando de igual manera de las líneas aéreas alimentadoras¹³

- Aeronaves del Norte
- Aeronaves del Centro
- Aeronaves del Oeste
- Aeronaves del Este
- Aeronaves del Sur
- Aeronaves del Mayab
- Aeronaves del Sureste y Servicios Aéreos Especiales (SAE), 1977.¹⁴

Esta continua fusión de aerolíneas en Aeroméxico se originó como una decisión del gobierno mexicano ante la grave situación financiera de cada una de ellas, para evitar la continua pérdida de fuentes de empleos y de servicio que ya eran indispensables para todas las regiones a las que servían. Como resultado, durante todo ese tiempo Aeroméxico

¹⁰ Jorge Pérez y Bouras ocupó la Presidencia de la I.A.T.A en 1954.

¹¹ Boletín de Aeroméxico, *Síntesis Histórica de Aeroméxico*, 1983, p. 2

¹² *Ibidem*, p. 3

¹³ Definidas como pequeñas empresas aéreas cuya función consiste en transportar recursos humanos y materiales a los lugares a donde no pueden hacerlo las grandes y medianas aerolíneas por falta de infraestructura o por inestabilidad del servicio.

¹⁴ Boletín Aeroméxico, *Op. Cit.* p.2

acumuló pérdidas constantes al reiniciar un proceso de integración en cada empresa quebrada que recibía, y no fue sino hasta 1979 y durante los dos años siguientes en que Aeroméxico pudo obtener utilidades. Sin embargo, la difícil situación económica en que entró el país a principios de 1982, cuya consecuencia fue la devaluación del peso en tres ocasiones seguidas, repercutió enormemente, ocasionando graves problemas financieros y por consiguiente pérdida de utilidades a la empresa.

En 1962 se compraron tres nuevos aviones DC-8-51, iniciándose el cruce del Atlántico con ese equipo, en fructífera colaboración con Iberia, Líneas Aéreas de España. Adicionalmente en 1964 se adquirieron otros tres DC-8-51 con los que, además de cruzar el Atlántico, se empezó a prestar servicios más cómodos en las rutas México-Nueva York, México-Panamá, México-Caracas.¹⁵ Para ese año Aeroméxico contaba ya con una flota de 28 aviones de diferentes tipos, como los DC-3, los DC-47, los DC-6, los Bristol Britania y los entonces nuevos DC-8.

En 1968, fueron creadas las compañías alimentadoras para atender el tráfico que no justificaba la utilización de equipos de largo alcance, dichas compañías se encontraban bajo la responsabilidad y guía de Aeroméxico, siendo su principal función el servicio socioeconómico a aquellas pequeñas comunidades.¹⁶

Con la compra de aviones DC-9-15, realizada en 1969, Aeroméxico se convirtió en la primera línea aérea de América Latina que integró totalmente su flota con equipo Jet, habiendo dado de baja los aviones de pistón que le sirvieron durante tantos años.

El 7 de septiembre de 1971 se inició una de las etapas de mayor trascendencia de la empresa; se adoptó el nombre comercial de AEROMEXICO, sin perder su razón social constitutiva, se inició una etapa comercial de mayor agresividad se adquirieron dos DC-8-63, cuatro DC-8-51, 15 DC-9-15, cinco HS-748 y nueve twin otter, lo que daba un total de 35 aeronaves. Este mandato estuvo a cargo del Sr. Raymundo Cano Pereyra periodo comprendido hasta 1976.

En esa misma época comenzaron a introducirse otros cambios importantes como la reestructuración de sus servicios y la puesta en operación de dos gigantescos aviones DC-10-30 para 301 pasajeros cada uno, que vinieron a actualizar la presencia de Aeroméxico en el plano de la aviación internacional, ello ocurrió en 1974.

En 1976 asume la Dirección General el Lic. Pedro Vázquez Colmenares, quien pone en marcha el primero de una serie de planes a fin de alcanzar mayor rentabilidad en la operación de la empresa; su labor se vio interrumpida debido a su postulación como Gobernador del PRI en el Estado de Oaxaca, lo sustituye Enrique Loeza Tovar, quien poco

¹⁵ Este último vuelo dejó de operar durante el último año del sexenio del Presidente José López Portillo, debido a la no-ratificación del convenio por problemas en la aceptación de la quinta libertad del aire.

¹⁶ Victor Fernando Mateos Valdit, **La satisfacción en el Trabajo en una empresa de Aviación Comercial**. Tesis para obtener el grado de Lic. En Administración de Empresas, Facultad de Contaduría, UNAM, 1979, p.9.

pudo aportar para la empresa, ya que durante los últimos 3 años de su periodo (1980-1982) también estuvo a cargo de Mexicana de Aviación.

Con la llegada a la Presidencia de Miguel de la Madrid en 1982, se designa a Sigfrido Paz Paredes, quien pone de inmediato un "programa de recuperación frente a la crisis" que permitiera mantener la eficiencia, seguir participando en las exigencias del país y recuperar la rentabilidad.¹⁷ A partir de aquí se adoptan las medidas necesarias para alcanzar la puntualidad en las operaciones, reducir costos y aprovechar los signos positivos de la devaluación. Una de las principales acciones fue ubicar la flota, además de la ciudad de México, en otras ciudades de provincia y adaptar los itinerarios y frecuencias a las necesidades de la demanda. Durante 1983 se establecieron servicios internacionales en las rutas México-Acapulco.- Toronto, México, Panamá-Caracas, que se habían perdido, Nueva York-Guadalajara-Zihuatanejo y de Houston a Puerto Vallarta, Loreto, La Paz, Los Cabos y Acapulco. Durante la administración del Ing. Paz Paredes se empezaron a operar rutas y destinos en el mercado nacional que resultaban rentables para la empresa y que se operaban más por presiones y razones políticas.

En 1985, con el cambio a cargo del Ing. Fernando de Garay, ex Subsecretario de Comunicaciones y Transportes, se implementó de nueva cuenta un programa de emergencia logrando resolver la problemática de la empresa, designando a reconocido funcionario experto en administrar empresas a punto de quiebra, Dr. Rogelio Gasca Neri, quien encontró la situación administrativa y operativa de la empresa en situaciones críticas. Sus primeras acciones fue la cancelación de rutas no rentables para su operación cerrando estaciones como Saltillo, Toluca, Uruapan, Poza Rica, Ciudad Victoria, Panamá, Bogotá y Caracas, además de suspender otros vuelos al interior del país; aunado a esto se encontró con un equipo cuya edad promedio era de 12 y medio años de edad, amén de los contrastes del resto de la flota, lo que representaba un grave problema operacional ya que le causaba enormes demoras y cancelaciones y saturación en el área de mantenimiento, todas estas situaciones lo llevaron a declarar la quiebra en 1988.

Para el 12 de abril de 1988, estalla la huelga de Aeroméxico declarándose en quiebra y todo el personal es liquidado. Pocos días duró el paro de las operaciones, el servicio se restableció a través de la Sindicatura de Aeroméxico, administrada por Banobras y dirigida por Carlos Sales Gutiérrez, periodo comprendido de mayo a septiembre del mismo año

Aerovías de México SA de CV se constituyó como tal el primero de octubre de 1988, iniciando operaciones el 1ro. de octubre del mismo año, conservó el nombre comercial de Aeroméxico y el emblema del Caballero Aguila. Creada con capital cien por ciento mexicano, adoptó una nueva imagen de identidad y tuvo como Director General de esta nueva etapa al Arq. Pedro Cerisola y Weber de 1988-1990 (Director Comercial durante la etapa de Sigfrido Paz Paredes). Le sucedió en el cargo Guillermo Heredia Cabarga (1990-1992) quién es a su vez sustituido por el actual Director General, Alfonso Pasquel Bárcenas.

¹⁷ Aeronaves de México, Caballero Aguila, *Historia de Aeroméxico*, México, D.F. 1984, p. 144

Los Directores Generales durante la primera etapa de Aeroméxico (antes de la quiebra de 1988) fueron los siguientes:

Jorge Pérez y Bouras	(1959-1971)
Raymundo Cano Pereira	(1971-1976)
Pedro Vázquez Colmenares	(1976-1980)
Enrique Loaeza Tovar	(1980-1982)
Sigfrido Paz Paredes	(1982-1985)
Fernando De Garay	(1986)
Rogelio Gasca Neri	(1987-1988)

La flota de Aeroméxico hasta el tercer trimestre del 2001, estaba constituida de la siguiente manera :

# AERONAVES	MODELO
(1)	B 767-300
(4)	B 767-200
(9)	B 757- 200
(10)	MD- 88
(8)	MD- 87
(9)	MD- 83
(14)	MD-82
(14)	DC 9- 32
<u>TOTAL 59 Aviones</u> ¹⁸	

A fines de la década de los ochenta, se produjo un cambio radical en la competencia dentro del ámbito aéreo; varios sucesos cambiaron las estructuras imperantes; las quiebras de Pan American Airlines, Eastern Airlines y Texas International, marcaron como tendencia las privatizaciones aéreas y las desregulaciones del sector aéreo nacional y llevaron a la mayoría de los países latinoamericanos a privatizar el sector. Para algunos gobiernos, la privatización fue vista como solución inmediata a las ineficiencias estructurales, mientras que para algunas aerolíneas este momento representó su fin, para otras representó una continuidad ascendente de desarrollo.

La infraestructura física de la empresa se conformó por 33 estaciones en la República Mexicana; Acapulco, Aguascalientes, Campeche, Cancún, Chihuahua, Cd. Juárez, Cd. Obregón, Culiacán, Cozumel, Colima, Ciudad de México, Durango, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, , La Paz, León, Los Cabos, Los Mochis, , Matamoros, Mazatlán, Mérida, Monterrey, Morelia, Oaxaca, Puerto Vallarta, Reynosa, Tapachula, Tijuana, Torreón, Veracruz, Villahermosa y Zihuatanejo; doce en Estados Unidos de América, Atlanta, Chicago, Dallas, Houston, Los Angeles, Miami, Las Vegas, Nueva York, Phoenix, Ontario, Orlando y San Diego; dos en Europa, Madrid y París; y tres en Sudamérica Lima, Santiago y Sao Paulo. Cubriendo un total de 7 países.

¹⁸ Boletín de Información Octubre de Aeroméxico, noviembre 2001, p.5

Sus índices de calidad la han llegado a ubicar como la línea aérea más puntual del mundo, con 99.12% de confiabilidad y 99.43% de eficiencia en manejo y entrega de equipaje, tiene un total de 337 salidas diarias, mueve a 10.6 millones de pasajeros anuales, la edad promedio de la flota es de 15.1 años, la base de mantenimiento de Aeroméxico ha sido calificada como taller autorizado para reparaciones de aeronaves por la FAA (Federal Aviation Administration) de los Estados Unidos y la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil) de México.

El inicio de esta nueva etapa logró objetivos de puntualidad y eficiencia de servicio, posecionándose como la línea aérea más puntual de México y una de las más puntuales en el mundo, a pesar de haber sido un ejemplo exitoso dentro de las privatizaciones, acreedora a los premios y reconocimientos como el galardón Freddie,¹⁹ entre las Lineas Aereas Latinoamericanas; premio Super Marcas en México, calificado así por el Readers Digest de México; premio Best 2000 en la categoría de transportes, considerado el máximo reconocimiento a los mejores sitios de internet, sin embargo no ha generado utilidades a partir de su privatización .

Sus resultados financieros a septiembre de 2001 han sido los siguientes,

Margen de Operación	3.6%
Resultado Neto	- 25.9 millones de dólares
Ingresos de Operación	1,058.6 millones de dólares

Pasajeros

Asientos disponibles por km. para pasajeros (año 2000) 21,605

Ingresos por Km. por pasajero (año 2000) \$14,658 pesos

Factor de ocupación de pasajeros (año 2000) 67.8%

Dentro de los productos y servicios que ofrece están los siguientes :

Club Premier

El primer programa de viajero frecuente en América Latina, diseñado para recompensar la preferencia y lealtad de los clientes, obteniendo una serie de beneficios exclusivos como boletos beneficio (boletos de avión sin costo de tarifa) ascensos de clase turista a clase premier, etc.,

Club Premier Corporativo

Programa de viajero frecuente dirigido a empresas. Ejecutivos y empresas acumulan kilómetros premier que se traducen en beneficios.

Club Premier Universitario, Salones Premier, Clase Premier, Pases Premier, Gran Plan (paquetes turísticos) Aero pass (boletaje electrónico), Website, etc, servicios que permiten al pasajero contar con una gama de beneficios de acuerdo con sus necesidades o presupuestos.

¹⁹ Premio inspirado en Sir Dreddie Laker, pionero en la industria de los viajes.

Aeroméxico forma parte de SKY TEAM, alianza aérea global formada por Air France, CSA Czech Airlines, Delta Airlines, Korean Air, y recientemente Alitalia. A través de una de las redes de instalaciones en aeropuertos más extensa del mundo, Sky Team ofrece a sus 221 millones de pasajeros anuales un sistema mundial de aproximadamente 8000 vuelos diarios cubriendo los destinos más importantes, particularmente del Hemisferio Norte.

Además, Aeroméxico cuenta con alianzas estratégicas con Mexicana de Aviación, Lan Chile Aerolitoral y Aeromar, buscando siempre ofrecer a los usuarios mayores ventajas y beneficios.

A partir de 1995 las historias de Aeroméxico y Mexicana de Aviación están en general muy ligadas dado el régimen de administración establecido financieramente a través de CINTRA,²⁰ compañía tenedora sin más activos que las acciones de sus subsidiarias, creada en 1995 con el propósito de actuar como controladora de las acciones de Aeroméxico y Mexicana, así como de sus afiliadas, sucesos que retomaremos en el Capítulo IV de nuestro trabajo.

²⁰ Corporación Internacional de Transportación Aérea

1.3. Historia de la Compañía Mexicana de Aviación

Corría 1924, los aviones todavía no reinaban en los cielos del mundo, aunque su participación en la Segunda Guerra Mundial demostró que eran realidades y no sólo fantasías de personas imaginativas: Por aquél año arribó a Tampico un circo aéreo integrado por cuatro aviones Lincoln Standard. Sus exhibiciones sobre las playas tampiqueñas pasmaban a los numerosos espectadores. Entre los curiosos se hallaba el banquero George H. Rhill, cuyo trabajo era el transporte de dinero para el pago de nóminas petroleras hacia Veracruz, por rutas sin pavimentar, por lo tanto lentas, expuesto a los salteadores de caminos, fue así como poco después, los cuatro aparatos eran adquiridos por Rhill y dedicados al transporte del pago para la nómina.

Probablemente el banquero no imaginaba siquiera que había puesto punto final al espectáculo circense para dar paso inicio a una de las más importantes líneas aéreas del mundo: Mexicana de Aviación.

No había pasado mucho tiempo, cuando los Lincoln eran reemplazados por Fairchild, que ofrecían el lujo de poseer una cabina cerrada para cuatro pasajeros y que desarrollaban una insólita velocidad de crucero: 160 kilómetros por hora, sus amplias posibilidades como transporte quedaban a la vista y no era cuestión de desaprovecharlas.²¹

Fue así como el 15 de abril de 1928, transportando pasajeros y correo, partía el primer avión comercial de matrícula mexicana cubriendo la ruta México-Tuxpan- Tampico.

Ante el éxito de ese primer intento, la empresa decidió adquirir trimotores Ford, con una capacidad de 13 pasajeros, e iniciar una segunda ruta. El 15 de octubre de 1928 se abría el camino del aire México-Mérida, vía Ciudad del Carmen, Campeche. La empresa crecía y el 10 de marzo de 1929 se ponía en servicio la primera ruta internacional, México-Tampico-Brownsville. Al comando del trimotor Ford inaugural se hallaba una de las leyendas de la aviación de todos los tiempos: Charles Lindberg.

Para el 31 de marzo de 1930 la flota había crecido a 19 aviones; 5 trimotores Ford, 8 Fairchild, 2 Stearman, 3 Fokker F-10 AS y un Keystone. Mexicana de Aviación había entrado de lleno al negocio, convirtiéndose en la sexta empresa más antigua del mundo precedida por KLM, Avianca, Quantas, Sabena y CSA, teniendo como capital inicial \$50,000 pesos, el cual aumentó conforme a la modernización que fue adquiriendo la empresa, de acuerdo a las circunstancias.

En 1934, la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. inauguró un servicio bisemanal, uniendo la Ciudad de México con la de Los Angeles California y en el año siguiente las operaciones de Aerovías Centrales fueron absorbidas por la empresa. En 1941, se inauguró el servicio México-Nuevo Laredo, y en 1942 la ruta a Mérida fue extendida hasta La

²¹ Anónimo, *Sesenta Años de Mexicana de Aviación*, Comunidad Conacyt, Aviones p. 93

Habana, Cuba. Ya en 1943, el Gobierno Mexicano otorgaba concesiones permanentes para operar las rutas México-Monterrey, Nuevo Laredo respectivamente.²²

El 4 de junio de 1960, un jet Comet IV-C parte del aeropuerto de la Ciudad de México, sin escalas. Era el primer Jet comercial con matrícula mexicana; siendo en este mismo periodo en el cual el aumento de gastos y problemas laborales, condujeron a la Compañía Mexicana de Aviación, al borde de la bancarota. En 1967 el Ing. Crescencio Ballesteros, adquirió las acciones que estaban en poder de Pan American en un 35% del total, iniciándose un proceso de reorganización bajo la Dirección de Manuel Sosa de la Vega,²³ mandato que duró hasta 1989 interrumpido únicamente durante tres años 1980-1982, periodo de estatización de la empresa.

Después de la crisis que vivió en 1967 cuando presentó la solicitud para declararse en suspensión de pagos, (lo que repercutió en el embargo de uno de sus aviones B-727 en el Aeropuerto de Dallas 19 de Octubre y otro más en la Ciudad de México) la empresa comenzó un periodo de crecimiento sostenido, que le permitió en tan solo un año, 1968, revertir la fatídica tendencia del año anterior, al convertir su deuda de 32 millones de dólares en utilidad por 624 mil dólares.

Para 1970, la empresa ya había pasado los tiempos difíciles, lográndose una recuperación de capital que más tarde se reinvertió en el capital social (\$ 2,000,000,000 00), tuvo mucha importancia en esa recuperación la elección de mejor equipo humano y la unificación del equipo de vuelo 727-100 y 727-200, corrección en los programas de entrenamiento y movimiento.²⁴

Los rumores de la posible fusión en ese año de las dos empresas, Aeroméxico y Mexicana, ocupaban importantes desplegados periodísticos; así como comentarios sobre los pommenores y ventajas dentro del sector no se hicieron esperar.

Se llegó así a 1982, año en que el Gobierno Federal adquirió el 88% de las acciones de la empresa; 36,806,011.²⁵ Esta situación obligó a un cambio en la administración de la empresa, misma que fue asumida por el entonces Director General de Aeroméxico, Lic. Enrique Loeza Tovar, el 29 de julio de 1982. Sin embargo, al tomar posesión del Ejecutivo Federal el Lic. Miguel de la Madrid, a finales de ese año, reinstala en su puesto a Manuel Sosa de la Vega, que de esta forma vuelve a los mandos de la empresa que había rescatado de la quiebra.

En repetidas ocasiones se expresó la intención de que el Gobierno Federal adquiriría el total de las acciones, opinión que fue refutada argumentando la no fusión sino la coordinación de las dos empresas bajo un mando único para evitar competencia desleal entre las mismas.²⁶

²² Victor Fernando Mateos Baldit, Op. Cit. p.8

²³ Ibid., p. 9

²⁴ Anónimo, Setenta años de Mexicana..., p. 25

²⁵ M.J. Jesús Rangel, "La participación Estatal en la CMA para lograr el equilibrio", en el Excelsior, Sección Finanzas, México, 30 de julio de 1982, p. 9

²⁶ El Lic. Enrique Loeza Tovar fue Director General de ambas empresas en el periodo comprendido de julio a diciembre de 1982

la idea era reestructurar itinerarios y mantener alejadas las presiones que en su momento llevaron a la quiebra a muchas empresas aéreas.²⁷

Durante este periodo, cuya situación económica estaba fuertemente influenciada por la imperante en la industria aérea internacional, Mexicana de Aviación arrojaba datos contables de enorme recuperación, para 1987 el capital contable ascendió a 680 mil 183 millones de pesos, cuyos 63.8% ingresos fueron aportados de los pasajeros internacionales, en el renglón de egresos destacaban erogaciones hechas para la construcción de inmuebles en distintas partes de la República entre las que se cuentan los edificios de oficinas administrativas de Guadalajara, Manzanillo, Villahermosa y Huatulco, así como la ampliación del cuerpo "C" del complejo administrativo de la Ciudad de México

Los rubros anteriores (ingresos y egresos) arrojaban utilidades de operación de cerca de 12 mil 434 millones 574 mil pesos.

La deuda de la empresa por concepto de adquisición y arrendamiento de equipo de vuelo, logró disminuirse en un 17.8%. El estado de deuda estaba dividida en dos grandes rubros, Contratos de crédito y en Contratos de Arrendamiento financiero, dichos contratos representaban una deuda de 209 mil 468 millones 217 pesos con vencimiento mayor a un año. Por otro lado Mexicana de Aviación tenía inversiones en otras empresas por un total de 18 mil 330 millones 185 mil pesos.

En el aspecto comercial, se puso en marcha un plan piloto para la mecanización de las agencias de viajes nacionales. En el plano internacional, se abrieron oficinas regionales y distritales de ventas y carga en Washington, Tampa y Baltimore y se concretaron contratos con agencias mayoristas norteamericanas Mexico Travel Advisor y American Leisure. Aún más se incrementó el volumen de ventas a través de los Sistemas de Reservas Computarizados (SRC), Sabre, Apolo, Soda, Datas II y Reservec. A pesar de todo ello Mexicana de Aviación se enfrentaba a un enorme problema de liquidez, propiciada principalmente por los incrementos en los costos de combustible y salarios, a pesar de tomar medidas tendientes a reestructuración de deuda externa, racionalización de gastos, venta de aviones antiguos, cancelación de rutas improductivas y ejercer una política de comercialización más agresiva. El gobierno federal durante la última asamblea ordinaria de la empresa en 1988 se presentó como el accionista mayoritario, con el 51% del total de las acciones (752'358'584) lo que representaba un total de 362 millones 910 mil títulos, ya que los otros 18 millones eran propiedad de Nacional Financiera, el resto del 49% estaba en poder del sector privado, inmensamente fragmentado, constituido en su mayoría por Operadora de Bolsa, con 35 millones 890 mil acciones, menos del 10% del total. La familia Saenz representaba 13 millones de acciones con un 4%, otros accionistas como Antonio Bailleres, con 4 millones 200 mil títulos, Lebrija con 2 millones 160 mil acciones y Herculano Sanabria con un millón 830 mil títulos, y muy lejano de estas cantidades y no menos importante el Luis Latapi, con 86 mil acciones, en realidad los grupos fuertes del

²⁷ Federico Jr. Ortiz, "No se fusionarán AM y MX, dice un documento", en *el Excelsior*, Sección Finanzas, México, 24 de julio de 1982.

sector privado eran las casas de bolsa, entre ellas Operadora, CBI, Probursa, Inverlat, Acciones Bursátiles, Arka y Vector.²⁸

En un documento interno sobre el proceso de adquisición por el gobierno federal de la mayoría de las acciones de Compañía Mexicana de Aviación, se establece lo anterior y se advierte que con el mando único y la coordinación, se propiciaría el mejor uso de los equipos y buscaría obtener las economías de escala, tanto de operación como de administración.

El en ese entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Emilio Mújica Montoya, declaró que "...la participación mayoritaria del Estado en CMA se hizo para lograr una política congruente en el desarrollo de la aviación civil en el país y acabar con situaciones aberrantes en rutas, horarios, además de terminar con una competencia ruinosa"²⁹

En el segundo bimestre de 1988, la CMA estaba constituida por Jets Boeing 727 y DC 10. Fuera de los Estados Unidos era en esa época la empresa que mayor número de 727 en su flota. Sus aviones solían volar diariamente un promedio de 200 mil kilómetros, transportando diariamente 18 mil personas. Despegaban y aterrizaban más de 150 vuelos diarios. Con el reciente 80 aniversario Mexicana de Aviación ha desarrollado en conjunto con su regional Aerocaribe, una red de rutas global a través de un centro de distribución de vuelos y alianzas estratégicas para ofrecer servicio al mercado nacional e internacional y apoyar la inserción de México en el mercado turístico de negocios mundial.

Con el cumplimiento de este aniversario se coloca como la cuarta aerolínea más antigua del mundo, sus ingresos son de \$1,403 mdd, los pasajeros transportados llegaron a 9.1 millones hasta el año 2001, cuenta con una puntualidad promedio del 91.1%, cuenta con una flota de 58 aeronaves; 8 B5-757, 16 A320, 22 B727 y 12 F 100, el promedio de la flota es de 13 años (el promedio en la industria es de 24 y para Latinoamérica es de 29 años).

Mexicana de Aviación se ha colocado como líder en la transportación de pasajeros en el mercado México-EUA: 25 % de la participación del mercado (2.9 millones de pasajeros en 2000). Participación en el mercado doméstico de un 30% (5 millones de pasajeros en 2000). Aerolínea número 1 en transportación de pasajeros en rutas internacionales desde los aeropuertos de Los Angeles y Chicago. Opera 80 oficinas de ventas en la República Mexicana, 9 en Estados Unidos y Canadá, 16 en Centro y Sudamérica y representación en 12 países alrededor del mundo, 3 centros de reservaciones: México, Guadalajara y San Antonio (4.5 millones de llamadas recibidas en 2000).³⁰

En el mercado doméstico (nacional) sirve a 29 destinos de ciudad y playa, a través de su aerolínea regional Aerocaribe ha desarrollado circuitos turísticos para el mercado nacional

²⁸ José Adrian Rojas Carrasco, Tesis "El papel del transporte aéreo en la estrategia turística mexicana", Lic. En Turismo, 1989, pag. 215

²⁹ M. J. Jesús Rangel, "Se determinará con la aberrante competencia ruinososa: la SCT", en el *Excelsior*, Sección Finanzas, México, 30 de julio de 1982

³⁰ Los datos de éstos últimos tres párrafos fueron tomados del Informe Anual de Compañía Mexicana de Aviación, 1988, p.13- 21

e internacional con centros de conexión en Mérida, Villahermosa y Cancún, siendo actualmente la aerolínea líder en el mundo maya. En el Continente Americano Mexicana llega a 11 destinos en Estados Unidos; Los Angeles, San José, San Francisco, Oakland, Las Vegas, Denver, San Antonio, Chicago, Orlando, Miami y Nueva York; 2 en Canadá, Toronto y Montreal; 6 en Centro y Sudamérica, Guatemala, Costa Rica, Panamá, Bogotá, Caracas y Buenos Aires.

Mexicana forma parte de una de las alianzas más importantes y la más grande del mundo *Star Alliance*, con la que llega a más de 850 destinos en 130 países, el tema de las alianzas se profundizarán en el IV capítulo.

En el mercado nacional ha optimizado su Red de Rutas y Horarios, incrementando su conectividad a través de tres centros de distribución de vuelos (HUBS) localizados en la Ciudad de México, Guadalajara y Cancún.

Para el mercado Internacional las rutas de San Francisco, Los Angeles y Chicago permiten unir a todos los destinos de Mexicana con el resto del mundo a través de convenientes conexiones con las aerolíneas de alianza.

Como parte de "Star Alliance" Mexicana ha sido auditada en todos sus procedimientos de seguridad y calidad en el servicio siendo evaluada de manera satisfactoria en cada uno de estos procesos. En los monitoreos de calidad y servicios de satisfacción de los clientes, Mexicana ha obtenido resultados comparables a los estándares establecidos por el resto de las 15 aerolíneas Star consideradas entre las mejores del mundo.¹¹

A través de sus alianzas Mexicana incrementó a más de 1000 sus puntos de venta lo que trajo a más de 300,000 pasajeros adicionales en el año de 2000 a nuestro país.

Desde hace 18 años inició los viajes de familiarización durante las fiestas patrias para incentivar el turismo a nuestro país con la participación de 75 de las Agencias de Viajes y mayoristas más importantes de todo el mundo. Participa al igual que Aeroméxico promoviendo México en todos los eventos de mayor importancia celebrados en todo el mundo; la Bolsa de Milán, ITB (Berlin) Futur (Madrid) WTM (World Travel Market en Londres), Salón Mundial de Turismo en París, etc.

Participan de igual manera en el Consejo de Promoción Turística de México en la Junta de Gobierno y en el Comité de Mercadotecnia.

En los Estados Unidos existen 33.3 millones de habitantes de origen hispano los que representan un mercado potencial muy importante ya que es el segundo generador de divisas más importante para nuestro país.

Mexicana implementó el producto "Lo Nuestro" el cual consiste en una gama de servicios y beneficios exclusivos para atender las necesidades de los viajeros de origen hispano migrantes entre ambos países.

¹¹ Monitoreo trimestral de calidad en el servicio de Star Alliance.

Se firmó una importante Alianza con Western Unión para la reservación y venta de boletos con lo que se incrementaron en los Estados Unidos en más de 33,000 los puntos de venta.

A través de su regional Aerocaribe ha ofrecido una extensión de sus servicios integrando circuitos que mezclan playas, zonas arqueológicas y ciudades coloniales. En el año 2000 Aerocaribe transportó a más de 750,000 pasajeros de los cuales más de la mitad fueron turistas europeos.

Después de la guerra tarifaria en los inicios de los años 90, que tuvo como consecuencia la quiebra de las principales aerolíneas del país, Taesa ejemplo vivo, Mexicana estableció estrategias de precio orientadas a satisfacer las necesidades específicas de sus clientes de acuerdo a los siguientes criterios :

- Los viajeros de negocios pueden acceder a tarifas abiertas o menos restrictivas pero a un mayor costo.
- Para el segmento turístico se consideraron restricciones pero con descuentos de hasta un 60%.

El precio del boleto de avión en México es quizá uno de los más altos precios que hay que pagar, estamos fuera de competencia. Para el día que entren otras aerolíneas nos veremos afectados en nuestras costosas empresas aéreas. Problema que perdurara mientras no se consideren como indispensables los siguientes factores: equipo nuevo que eficiente los costos de producción, es decir menos consumo de combustible a equipo más actualizado, reducción en la planta laboral, sindicatos con visión empresarial y menos paternalista o partidistas, rentabilidad de rutas, etc.

1.4. Historia de las Líneas Aéreas Regionales

Tal como lo mencionamos en la Historia de los Aeropuertos, el desarrollo y evolución del sistema aeroportuario ha sido paralelo al de la aeronáutica, pues no podrían existir uno sin el otro. Es importante mencionar que después de la Segunda Guerra Mundial se tuvo un enorme crecimiento del servicio de Líneas Aéreas Regionales, debido a nuestras condiciones limitadas de vías de comunicación, servicios que cubrían desde entrega de correo, nómina, transporte de ejecutivos a zonas mineras y petroleras, y posteriormente se hizo en plan turístico. Existen documentos que prueban periodos de actividades de algunas, fusiones con otras, transacciones a nuevos dueños, etc. no muchas explicaciones de quiebras, sin embargo lo que presentaremos a continuación es el desarrollo de los últimos años y su participación en la aviación comercial mexicana.

Es importante tener claro que las líneas aéreas regionales, líneas alimentadoras, o transportistas de primer nivel, son algunos de los nombres que se usan para denominar a empresas que prestan servicio aéreo entre las principales ciudades del país. Conectadas entre ellas y con otras ciudades del extranjero por líneas troncales, y las principales ciudades de una región o bien por ellas mismas. Son definidas como pequeñas empresas cuyo servicio consiste en transportar recursos humanos y materiales a los lugares a donde no puedan hacerlo las grandes y medianas aerolíneas por falta de infraestructura o por incoestabilidad del servicio.

Los transportistas regionales han ido creciendo alternadamente con la aviación troncal. Sus historias de crecimiento, fusiones y quiebras se han dado a partir de situaciones diversas. Enfrentándose la mayoría de las veces a dejar de operar o fusionarse con alguna de las dos empresas troncales, de esta forma durante la mayor parte de su historia la aviación nacional se ha consolidado bajo un sistema troncal, recayendo sobre él, la responsabilidad del servicio aéreo nacional.

Este es un sector donde la supervivencia es vulnerable a la competencia que representan las carreteras y los ferrocarriles en mucho menor grado, y hasta el transporte marítimo a corta distancia. Sus costos de explotación son cuantitativamente caros "... el transporte regional exige una gestión rigurosa para asegurar una utilización adecuada de los aviones y de las tripulaciones".³²

Dichas características eran sumadas a la baja considerable de la actividad económica principal generador de tráfico en las regiones, atenuantes para el crecimiento de las compañías regionales, así fue que en 1968 el gobierno federal decidió apoyar este sector creando condiciones para el surgimiento de las llamadas "Aerolíneas Alimentadoras", coincidieron la venta de los aviones DC3 de Aeroméxico y cuyas rutas dejaron de operar, en dicho proyecto se estaba considerando la utilización de aviones Piper Navajo PA-31 con capacidad para 7 pasajeros.

³² Interavia, "Lutte Pour la Rentabilité des Compagnies Européennes", Paris, Avril 85, p. 340

Se había proyectado la operación de una red de rutas de cobertura nacional, pero considerando que algunas rutas propuestas ya estaban operando por otras compañías, se les planteó la posibilidad de que participaran como socios, lo que se logró parcialmente, de esta forma en sólo dos años (1969-1972) 26 compañías regionales cesaron operaciones.

La estructura de operación de las Aerolíneas Alimentadoras estaba basada en el funcionamiento de cinco compañías regionales que operaban el servicio aéreo en cinco regiones del país. Estas compañías eran: Aeronaves del Centro, Aeronaves del Este, Aeronaves del Oeste, Aeronaves del Sur y Aeronaves del Norte. Añadiéndose a ellas posteriormente Aeronaves del Mayab y Aeronaves del Sureste.

Originalmente el Sistema comunicaba a 55 ciudades (Mapa 1 p. 151) y utilizaban aviones Piper-PA-31 sustituidos rápidamente por equipos de mayor capacidad y mas largo alcance

Las Aerolíneas Alimentadoras operaban con asistencia técnica de Aeroméxico, la cual las tenía incorporadas a sus sistema de operaciones y les prestaba asesoría.

A pesar del apoyo del gobierno federal, los problemas de las compañías regionales eran latentes, reducción de flota, pérdidas de aeronaves, disminución del tráfico y de rutas comprendían 23 ciudades, los factores se dieron por la mala planeación de rutas, organización y manejo financiero y la falta total de fusión y participación de intereses comunes de los inversionistas y el gobierno federal.

El cese de operaciones de las Aerolíneas Alimentadoras dejó sin servicio a 37 ciudades, afectando gravemente el servicio aéreo regular nacional.

No toda la aviación regional estaba a cargo de Aerolíneas Alimentadoras. Otras compañías prestaban este servicio aunque en rutas específicas y a veces una sola línea operaba una sola ruta, como Aerolíneas del Pacífico.

En 1980, la actividad de la Aviación Regional retomó matices de crecimiento; se funda la empresa Interestatal de Aviación, que cubría las rutas México-San Luis Potosí-Zacatecas-Ciudad Victoria, se funda también el Consorcio aéreo Grupo León a través de CPA, al mismo tiempo de la creación de Aerolíneas León, cuyas rutas eran desde la ciudad de México a ciudades de Michoacán y Oaxaca, cambió su nombre más tarde por el nombre de Aerolíneas República o Aero República, por el mismo tiempo aparecieron otras 2 compañías que ofrecían servicio regular en rutas específicas, Aerotaxco y Aerotur, la primera volaba entre el aeropuerto de Atizapan de Zaragoza y la ciudad de Taxco y desde ahí a Acapulco y a Ixtapa, Aerotur por su parte cubría las ciudades del Golfo de México.

La crisis de 1982 las puso en serios problemas económicos y ésta, junto con el equipo obsoleto, constituyeron sus grandes problemas de operación, llevándolas a su desaparición.

A pesar de tan difíciles situaciones de operación, han existido algunas compañías que sí lograron sobrevivir teniendo en su contra severas circunstancias, a este grupo pertenecen; Aerocozumel, Aerocaribe, (compañías subsidiarias de Mexicana de Aviación en la actualidad) Aerocalifornia, Aerolitoral (subsidiaria de Aeroméxico) Aeromar, Aerolíneas

Internacionales, Líneas Aéreas Azteca (se presume sucesora de Taesa) Aviacsa, Allegro (opera vuelos regulares y charters) y la chartera Magnicharters, conforman hoy la aviación regional mexicana.

1.5.1. Aero Cozumel/ Aerocaribe

Esta compañía subsidiaria de Mexicana de Aviación (Aerocaribe), tiene sus orígenes en la compañía Aerolíneas Bonanza, formada en 1972 para operar las rutas en la Península de Yucatán y en la región del Caribe. Después de una reestructuración administrativa, la compañía adopta el nombre de Aero Caribe y consolida sus operaciones en la región prestando servicios regulares entre las ciudades de Mérida, Isla Mujeres, Tulum, Cozumel y Cancún.

Aero Cozumel operaba hasta 50 servicios diarios a Playa del Carmen y Cancún, en 1982 firmó un convenio con Mexicana de Aviación para incluir sus itinerarios de línea troncal y conectar en Cancún a Cozumel con las ciudades de Baltimore/ Washington, Chicago, Dallas/Ft. Worth y Philadelphia y hacer más frecuentes los vuelos hacia la ciudad de México y Guadalajara.

Actualmente sirve las rutas de la Península de Yucatán, sus estados colindantes y Centro América con una flota de aviones pequeños. Opera una estructura de rutas lineal sin estar basada en un centro de operación. Alimenta de alguna manera el sistema troncal de Mexicana de Aviación en esa área.

Tiene vuelos de corto alcance en el mercado turístico, con aviones pequeños, en sitios localizados alrededor de Cancún pero primordialmente de/desde Cozumel y los lugares arqueológicos de la región.

Opera rutas como Cancún-La Habana y la Cd. De México- Guatemala en el mercado internacional, y la Cd. De México- Tuxtla Gutiérrez y Monterrey- Veracruz en el mercado nacional, con aviones tipo DC-9.

Se le conoce también con el nombre de Mexicana Inter, en febrero del 2000 operó el 6% de los asientos nacionales.

1.5.2. Aerocalifornia

La historia de esta línea aérea Sud-Californiana, puede trazarse desde el año de 1946, cuando quedó terminada la primera pista de terracería en el entonces territorio de Baja California, abriendo de esta forma la comunicación entre el continente y la Península, hasta entonces incomunicada por vía aérea, los servicios eran cubiertos por un avión Bonanza, esta pequeña compañía se desintegró y fue hasta 1967 que con capital 100% sudcaliforniano se constituyó una Sociedad Anónima denominada Servicios Aéreos, que comienza a operar servicios en las pistas de Todos los Santos y Frailas, poblaciones que eran servidas desde La Paz, en 1968 se anexan nuevos aviones, e inician operaciones a través del Mar de Cortés a Ciudad Obregón y a los Mochis.

Adicionalmente, Aero California ofrece servicios de La Paz y los centros turísticos: Las Cruces, Hotel Puntarenas, Puntapescadero, Palma de Cortés, Buena Vista, Punta Colorada, San José del Cabo, Punta Palmilla, Punta Chileno, Todos los Santos y Cabo San Lucas.

Actualmente Aero California cubre las siguientes rutas: Aguascalientes, Chihuahua, Ciudad Juárez, Ciudad Obregón, Ciudad Victoria, Colima, Culiacán, Durango, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, León, Loreto, Los Cabos, Los Mochis, Manzanillo, Matamoros, Mazatlán, Mérida, Tijuana, Monterrey, Oaxaca, Puebla, Puerto Vallarta, San Luis Potosí, Tampico, Tepic, Torreón, Veracruz, Villahermosa, Tucson y Los Angeles. Y cuenta con una flota de DC-9 - 30 y DC-9 15

Aero California obtuvo de 1990-1996, la mayor tasa de crecimiento en número de pasajeros de empresas troncales nacionales un avance del 144% frente al 13% registrado por todas las troncales.³³

1.5.3. Aerolitoral

Asociada con Aeroméxico opera una flota de Metroliners de 2 turbinas para 19 pasajeros, y aviones Saab 340 de 33 asientos, dicha aerolínea cubre distancias cortas y por ellos utiliza aeronaves pequeñas. En términos de ingreso, asientos/pasajeros se trata de una empresa de menor tamaño que cualquiera del resto de las troncales, opera lo que parecerían ser centros de operación en Monterrey y Guadalajara y, en menor escala en Torreón y Chihuahua, su estructura de rutas se asemeja a la de las aerolíneas regionales de Estados Unidos durante la etapa de regulación prescriptiva, y no guarda similitud alguna con la estrategia de operación actual de las aerolíneas regionales basadas en centros de operación. Dado que el aeropuerto de la Ciudad de México no permite el aterrizaje de aviones tipo turboprop, Aerolitoral no ha sido capaz de desempeñar su tarea más importante, que sería la de alimentar con tráfico de conexión a Aeroméxico y a Mexicana.

Cubre 33 destinos en la República Mexicana; Acapulco, Aguascalientes, Cd. Del Carmen, Ciudad Juárez, Cd. Obregón, Culiacán, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Guerrero Negro, Guaymas, Hermosillo, Ixtapa, La Paz, León Loreto, Los Mochis, Manzanillo, Mazatlán, Mexicali, Monclova, Monterrey, Piedras Negras, Poza Rica, Puerto Vallarta, Queretaro, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Tijuana, Torreón, Veracruz, Villahermosa. Cubre 5 en Estados Unidos (El Paso, Houston, Phoenix, San Antonio, Tucson).

1.5.4. Aeromar

Sus operaciones iniciaron en 1987, con apoyo de NAFINSA, tiene su base de operaciones en el Aeropuerto de Toluca, con rutas a Acapulco y Uruapan, además de operar las rutas de León, Aguascalientes, San Luis Potosí, Guadalajara, Morelia, Tampico, Lázaro Cárdenas, Ixtapa, Zihuatanejo y Poza Rica.

³³ Jaime Hernández, "Imagen", en el *Economista*, sección economía, 12 de enero 1998, columna segundo punto, p. 3

1.5.5. Aerolíneas Internacionales

Inició sus operaciones en 1995, el dueño es el Capitán Jorge Luis Marié, tiene su base de operaciones en Cuernavaca, con rutas hacia Acapulco, Aguascalientes, Ciudad Juárez, Culiacán, Guadalajara, Hermosillo, Monterrey, Morelia, Reynosa y Tijuana, con conexiones entre esas ciudades, de la Ciudad de México tiene vuelos únicamente a Acapulco, Aguascalientes, Ciudad Juárez, Culiacán, León, Reynosa y Tijuana.

1.5.6. Aviaca

Fundada en 1990, en la actualidad cuenta con rutas a Acapulco, Cancún, Chetumal, Ciudad de México, Guadalajara, Hermosillo, León, Mérida, Mexicali, Monterrey, Morelia, Oaxaca, Tapachula, Tijuana, Tuxtla Gutiérrez, Villahermosa y en el plano internacional Houston, Las Vegas, cuenta con alianzas comerciales con Taca y Copa.

1.5.7. Líneas Aéreas Azteca

Su creación se dio en abril del 2001, donde además de transportar pasajeros, le da una característica primordial, una aerolínea de carga, fletamento y servicios de mantenimiento a terceros. Así, la compañía retomará dos negocios que fueron altamente rentables para la extinta Taesa, compañía que representa el antecedente de Azteca, ya que tras su quiebra los accionistas de Azteca adquirieron los activos de dicha aerolínea

Opera en la actualidad las rutas México-Tijuana, Tijuana-Zacatecas, Tijuana-Uruapan, Tijuana-Morelia, Tijuana-Guadalajara, y se encuentra a la espera de que se le autoricen las rutas de México-Cancún, México-El Paso, México-Torreón, México-Chihuahua, Guadalajara-Chicago, Zacatecas-Chicago, México-Guadalajara y México-Monterrey, en su primer semestre de operación realizó 550 vuelos, transportó 35 mil pasajeros y obtuvo ingresos por 42 millones de pesos. Amarillo, Texas-México, México-El Paso y México-Laredo

Estas rutas serán atendidas con los dos aviones nuevos de la línea 737-700 (con los cuales su flota es de 4 aeronaves), uno de los cuales es operado a través de arrendamiento financiero y el otro a través de arrendamiento puro, con lo cual la empresa espera mantener el balance entre la flexibilidad que le permite la renta y la necesidad de reportar activos y a la vez continuar operando con costos bajos que le permite la tecnología de punta. Recientemente firmó un convenio de alianza comercial con Continental Airlines, donde a ambas utilizan el sistema de puntuación de frecuente de millaje en cualquiera de sus destinos.

1.5.8. Allegro

Empresa que ofrece vuelos charter desde 1993 a 52 ciudades de México, Estados Unidos y el Caribe, tiene entre su principal mercado Cancún-México con siete vuelos y utiliza aviones Boeing 727 y MD-80. Le cedieron 4 rutas que operaba Taesa, a saber; Mexicali, Tijuana, Aguascalientes y Monterrey, de las cuales opera únicamente, Mante, Monterrey, Tampico y Ciudad Victoria.

1.5.9. Magnicharters

Empresa chartera cuyos inicios datan de 1985, con sede en Cancún, cuya época marcó el éxito como agencia de viajes nacionales minoristas, el propietario es Luis Bojorquez Maza, la rentabilidad de la agencia lo llevó a transformarse en agencia de viajes mayorista, convirtiéndose en la agencia mayorista que mayor número de paquetes nacionales le vendía a Mexicana de Aviación y con el paso del tiempo en la chartera nacional más importante. La flota se compone de 4 aviones 727-200 subarrendados a Mexicana de Aviación, actualmente operan como empresa charter, operadora y mayorista con gran éxito, su sede se encuentra en Cancún, opera los siguientes destinos turísticos: desde México, Monterrey y Guadalajara a Puerto Morelos, Playa del Carmen, Cancún, Huatulco, Ixtapa, Puerto Vallarta, sus frecuencias se incrementan de acuerdo con las temporadas vacacionales.

1.5.10. Taesa

En 1996 antes de declarársele la quiebra ya se encontraba en quiebra técnica según legisladores y fue muy lamentable que ocurrieran pérdidas humanas para que el gobierno federal la declarara en quiebra, según reportes que se tienen en la Cámara Baja, 120 millones de dólares se adeudan a instituciones bancarias que fueron a parar en el Fobaproa y luego al IPAB.

Logró enorme importancia con el transporte de turismo étnico, término que se aplica a la clase obrera trabajadora mexicana que emigra todos los años a los EEUU. A su quiebra en 1999, las rutas operadas por ella fueron cubiertas por la aviación comercial en su mayoría y por algunas alimentadoras como Aerocalifornia, Aviaca y Aeromar, meses antes de la quiebra daba servicio a Acapulco, Ciudad Juárez, Chihuahua, Durango, México, Morelia, Guadalajara, Puebla y Zacatecas, así como Chicago, Oakland y Nueva York.

Algunas de esas rutas fueron tomadas por las aerolíneas antes mencionadas, aún hoy en día se siguen analizando la posibilidad de retomar el resto de las rutas, ya que para Líneas Aéreas como Delta Airlines y American Airlines se trata de un mercado volátil (turismo étnico) pues alrededor del 40% de éste, de un total de cuatro millones, proviene de usuarios que tradicionalmente usaban autobús para transportarse y por primera vez se habían subido a un avión.

A pesar que la tendencia en el ámbito internacional es hacia la consolidación de aerolíneas para generar economías de escala y rentabilidad, algunos expertos en la materia afirman que aún hay espacio para aerolíneas en el mercado mexicano que funcionarán con rentabilidad respetando la necesidad de no sobreofertarlo.

Por otro lado, es importante la fase de incursión en mercados internacionales que las Aerolíneas Alimentadoras han experimentado, sin embargo, la aviación regional está viviendo sin duda un contexto de enormes situaciones de desventaja comercial, uno de los problemas más trascendentes en esta etapa ha sido la privatización de los aeropuertos traducido en enormes adeudos por costos de operación, combustible, etc., no obstante, del resto de los problemas por los cuales están pasando y que a continuación se señalan:

- Costo de operación elevado, al momento de privatizarse los nuevos dueños desean cobrar el costo real de las operaciones que se efectúan en sus aeropuertos
- Carencia de equipo de vuelo moderno y adecuado a sus mercados (Acuerdo Nivel III de ruido)³⁴
- Crecimiento anárquico
- Red de rutas muy dispersa
- Falta de vinculación con las Líneas Aéreas Troncales.
- Carencia de apoyos financieros, legales, administrativos, económicos, técnicos y fiscales.
- Guerra de Tarifas desleales³⁵

1.5.11. Taxis Aéreos

A fines de la década pasada, la aviación ejecutiva mexicana se encontraba en el segundo lugar en el mundo, según informe de la CANAERO de las más de 6000 aeronaves matriculadas en nuestro país, 277 ofrecen servicio público general y de fletamento, es decir el 4.6% del total, el resto son privadas y de gobierno.³⁶

Este servicio de renta de aeronaves (con tripulación) sin itinerario fijo responde a las necesidades que requieren un servicio aéreo especial, dentro de los llamados Taxis Aéreos, se distinguen dos grupos: Taxi Aéreo Regional y Taxi Aéreo Nacional- Internacional

En el caso del primero su operación se basa en aviones pequeños de poca capacidad en rutas cortas que conectan difícil acceso por otros medios de transporte, con ciudades importantes, lujosamente acondicionados y ponen a disposición de los usuarios este servicio en horarios distintos a los transportistas regulares, existen 29 empresas que prestan ese servicio.

Por lo que hace al Taxi Aéreo Internacional, existen en el país 117 empresas dedicadas a prestar ese servicio.

El desarrollo de la industria de la aviación comercial llevó necesariamente a su configuración jurídica, tema que abordaremos en nuestro siguiente Capítulo.

³⁴ Acuerdo Internacional vigente desde 1982, cuyo vigor autorizado por la DGAC será en 2004 propuesta para disminuir el ruido, se buscó alargar el plazo para la entrada en vigor de la norma y darle tiempo a aerolíneas mexicanas de modernizar su flota.

³⁵ El precio de boleto de Aerocalifornia de México- Tijuana es de \$1,100 en un trayecto de cuatro horas, mientras camioneras cobran \$ 875 pesos por un trayecto de 40 horas, llevando a Aeroméxico a tener rutas similares.

³⁶ Cámara Nacional de Aerotransporte, informe 1998, p.9

Capítulo Segundo

2. Los Conceptos del Espacio Aéreo y el Derecho de Ruta

2.1. El Espacio Aéreo: antecedentes, regulación, definición y limitación

El concepto del Espacio Aéreo no tenía una importancia fundamental hasta que paralelamente a su definición y regulación, se encontró el desarrollo de la propia aviación. Esto viene a ser después de la primera guerra mundial, época en la cual "... se suscribió en París la Convención de Reglamentación de la Navegación Aérea, el 13 de octubre de 1919. En ella se señalan los dos principios fundamentales en que se basara la navegación aérea : a) soberanía plena y exclusiva de cada Estado sobre su espacio aéreo, b) libertad de paso inofensivo de las aeronaves privadas de los Estados contratantes, en tiempos de paz".³⁷ Sin embargo el primer intento de regulación del Espacio Aéreo lo encontramos, en la Convención Franco-Alemana de 1913, de acuerdo con lo que señala Modesto Seara Vázquez, en su obra *Derecho Internacional Público*.³⁸

El incipiente desarrollo que mantuvo la aviación en aquella época se debió en gran medida a la inexistencia de una demanda en gran escala del servicio aéreo. No fue sino con el desarrollo científico y tecnológico que acarreo la Segunda Guerra Mundial, cuando la necesidad de más y mejores formas de combate vienen a influir de manera determinante en la construcción de aeroplanos, y posteriormente en la reglamentación sobre el Espacio Aéreo y por ende, en las libertades del aire que garantizan la seguridad, dado el tráfico de diferentes aeronaves sobre los diversos Espacios Aéreos de cada Estado Soberano.

Prueba de lo anterior, lo encontramos en 1944 y 1947, años en los que se efectúan la Convención de Chicago y creación de la O.A.C.I. (I.C.A.O.) respectivamente.

Dado el desarrollo de una Sociedad Internacional que reclamaba un medio eficaz de transportación para satisfacer sus demandas, surge la aviación comercial dando el paso a la llamada "Industria Aérea" y cuya expansión ha tenido como meta satisfacer la demanda de transportación de pasajeros, carga y correo en sus diversas modalidades, mediante la eliminación de las grandes distancias, y por ende, crear mayores facilidades para el comercio nacional e internacional; coadyuvando también de manera definitiva al desarrollo de otra actividad de radical importancia: el turismo.

Dando ahora paso a la definición del Espacio Aéreo es prudente hacer primero una distinción entre el concepto de Espacio y Aire que oportunamente nos lo señala Enrique Loeza Tovar con base a la regulación mexicana "...el Aire es una cosa que está fuera del comercio por su naturaleza misma y que, no puede, por tanto, ser objeto de apropiación".³⁹

³⁷ Modesto Seara Vázquez, *Derecho Internacional Público*, Edit. Porrúa, México 2001, p. 307.

³⁸ Modesto Seara Vázquez, *Op. Cit* p. 306

³⁹ Ley de Vías Generales de Comunicación, Artículos 747 y 749 del Código para el Distrito y Territorios Federales, SCT.

"... El Espacio es un bien del dominio público de la Federación y como parte del territorio las controversias civiles, relativas a las vías generales de comunicación, así como los delitos contra la seguridad, integridad o explotación de las mismas corresponden a Tribunales Federales".⁴⁰

Lo anterior es un ejemplo claro de los diversos intentos que se han hecho, para ir conformando las características del Espacio Aéreo, derechos sobre el mismo y su delimitación, al igual que la búsqueda por un concepto real y aplicable, por las falsas similitudes que pudiesen surgir con otros, como lo es el caso del aire

Antes de continuar, daremos una de las definiciones del Espacio Aéreo. De acuerdo con César Sepúlveda, "... zona de la atmósfera colocada por encima del Territorio Nacional y dentro de la cual el Estado ejerce soberanía completa y exclusiva"⁴¹

Esto último, con base a las cinco libertades del aire. Tema a profundizar más adelante cuando expliquemos el concepto de Derecho de Ruta.

Es precisamente por la soberanía que ejercen los estados sobre su espacio aéreo, la enorme importancia del concepto, y adquiere mayor relevancia cuando se relaciona directamente con el Derecho de Ruta. Y decimos que es importante fundamentalmente por los derechos que ejerce el estado correspondiente, y en las obligaciones que éste pueda exigir a las aeronaves de otros estados mediante la celebración de convenios, con el fin de que éstos deban cumplir cualquiera de las cinco libertades del aire convenidas entre los mismos.

Las cinco libertades del aire:

- a) El privilegio de sobrevolar su territorio sin aterrizar
- b) El privilegio de aterrizar con fines no comerciales⁴²
- c) El privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave
- d) El privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave
- e) El privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados al territorio de cualquier Estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga procedente de cualquiera de dichos Estados⁴³

Esta relación entre un Estado y la aeronave que opere en su territorio tiene como base jurídica el artículo I de la Convención de Chicago, la cual señala que "...los Estados

⁴⁰ Enrique M. Loaeza Tovar, **El Espacio en el derecho aéreo internacional**, Manual de Derecho para Oficiales de la Armada de México, 1ª. Parte Cap. XVI, coordinado por Cesar Sepúlveda, SER y Secretaria de Marina. Archivo Histórico, México 1978. p.208

⁴¹ Enrique M. Loaeza Tovar, Op. Cit. p.208

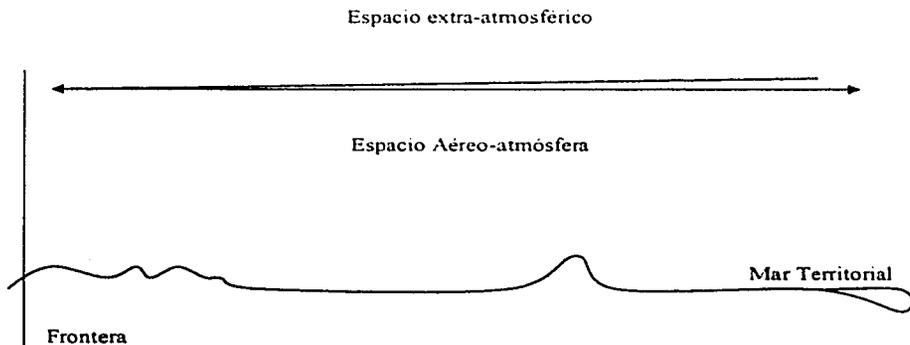
⁴² En este tipo de libertad existen las llamadas escalas técnicas, en las cuales las aeronaves pueden cargar combustible y hacérseles reparaciones en caso necesario, sin que los pasajeros puedan salir de la zona del aeropuerto; por otro lado, existe también el llamado " stop-over " en la cual el pasajero si puede salir del aeropuerto durante el tiempo requerido de esta escala, para posteriormente continuar su recorrido.

⁴³ Conferencia de Chicago de 1944, Artículo I del Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional

contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el Espacio Aéreo situado sobre su territorio".⁴⁴

Por lo que se refiere a los límites del Espacio Aéreo, Seara Vázquez nos menciona que éstos "... están constituidos en el aspecto horizontal por los planos que tienen como lado las fronteras territoriales, y en aspecto vertical, aunque la cuestión esta sujeta a controversias.... su extensión debe limitarse a la atmósfera terrestre según la Convención de Chicago indica".⁴⁵

En la siguiente gráfica se puede observar claramente cómo demarcar los límites del Espacio Aéreo de acuerdo con la definición mencionada:



Gráfica No. 1.- Espacio Aéreo, según explicación de Modesto Seara Vázquez

Sin embargo, cabe señalar que para la delimitación del Espacio Aéreo no existe un solo criterio, tal hecho se debe a la existencia de numerosas tendencias, de lo cual podremos argumentar lo siguiente :

I.- Algunos de los Estados preferirían que existiera una regulación aceptada y adoptada internacionalmente por lo que se refiere al Espacio Aéreo, su regulación y delimitación:

II.- Otros Estados buscan que se garantice la libertad de tránsito aéreo; desgraciadamente por la diferencia de crecimiento que prevalece entre las líneas aéreas internacionales, éste

⁴⁴Convención de Chicago de 1944, Artículo 1ro.

⁴⁵Modesto Seara Vázquez, Op. Cit., p. 241

último argumento vendría a perjudicar a las aerolíneas de los países en desarrollo, ya que éstas se enfrentarían con una competitividad inmensa por parte de las líneas aéreas de los países desarrollados⁴⁶.

Como se puede ver, el concepto del Espacio Aéreo encierra una serie de disposiciones legales de diversa naturaleza, no sólo sobre su delimitación y regulación, sino de las autoridades competentes para la solución de controversias que de él se deriven. La conceptualización de estas disposiciones legales tienen una base en las Leyes en México, Artículo 27º Constitucional, así como también en las Leyes de la Propiedad. Además de lo anterior, existe un rango muy especial dentro del Espacio Aéreo, relacionado con la soberanía que el estado ejerce sobre él. Como pudimos observar en la gráfica No 1, un estado ejerce su soberanía en el Espacio Aéreo en toda su extensión, es decir tierra y agua, al hablar del Mar Territorial, jurídicamente es parte del territorio nacional, por lo que también en el Espacio Aéreo correspondiente se extiende la soberanía del estado ribereño que se trate. Pero por lo que se refiere al Espacio Aéreo en el régimen de la Zona Económica Exclusiva y de Altamar, al igual de cómo lo señala el Derecho del Mar, en éstos existen diversas libertades, en el Espacio Aéreo en el plano vertical de estos regímenes existe la libertad de sobrevuelo por parte de las aeronaves de estados extranjeros, ya que en ellos no hay extensión de la soberanía de la que se hablaba.

Retomando la inexistencia de un solo instrumento que regulara internacionalmente el Espacio Aéreo, y sobre todo, que fuera aceptado y adoptado por todos los miembros relacionados con la Aviación, encontramos que precisamente la falta de ese instrumento ha dado lugar a que las líneas aéreas prefieran regularse por medio de convenios bilaterales basados principalmente en la reciprocidad de los firmantes, por un lado, y por el otro, observamos una situación no definida sobre los límites del Espacio Aéreo, aunque " se han propuesto 25, 30 y 52 millas por pensar que sería el máximo de altura alcanzado por las aeronaves, también se dice que el Espacio Aéreo termina hasta donde comienza el espacio ultraterrestre".⁴⁷ Para Cesar Sepúlveda la conceptualización y delimitación del Espacio ultraterrestre aún no tiene una regulación definida, a pesar de existir varios instrumentos internacionales como los mencionados a continuación:

- a) La Declaración de principios jurídicos que gobiernan las actividades de los Estados en la Exploración y Uso del Espacio Exterior⁴⁸
- b) El Tratado sobre los principios que gobiernan las actividades de los Estados en la Exploración y Uso del Espacio exterior, incluyendo la Luna y otros Cuerpos Celestes⁴⁹
- c) El Convenio para el Rescate de Astronautas, la devolución de astronautas y la devolución de objetos enviados al Espacio Exterior⁵⁰.

⁴⁶ México siempre ha rechazado la Política de "Cielos Abiertos" que enarbolan los Estados Unidos de América.

⁴⁷ Cesar Sepúlveda, **Terminología usual de las Relaciones Internacionales**, Derecho Internacional Público, SER, México 1976, p. 41

⁴⁸ ONU, Resolución XVIII de la Asamblea General en 1962

⁴⁹ ONU, Resolución 2222, XXI, Loc. Cit.

⁵⁰ ONU, Resolución 2345, XXII, Loc. Cit.

Loeza Tovar nos señala que como posible límite vertical también se ha tratado de dar con base en "... donde no haya gravedad, hasta que pueda resistir el ser humano sin cabina altimática, o bien hasta el límite mínimo en que es posible poner un satélite en órbita".³¹

La explicación de lo anterior la encontramos en la diferencia de niveles de desarrollo económico de los países, composición de la flota en calidad y cantidad, rutas que operan, Capital y Servicios. Además de que las líneas aéreas internacionales cuentan con sus propios intereses de expansión de acuerdo con sus posibilidades de operación. Así actualmente no sólo encontramos un vacío jurídico para delimitación vertical del espacio Aéreo, sino la continua insistencia por parte de algunos países en la política de cielos abiertos, lo cual en su conjunto entorpecen más la estructuración de un solo instrumento para la regularización y delimitación del Espacio Aéreo, mientras los intereses de desarrollo de las líneas aéreas internacionales representen únicamente un crecimiento propio será difícil lograr una homogeneización del Espacio Aéreo y dicho concepto seguirá manteniéndose entre los más controvertidos de la Sociedad Internacional

2.1.1. El Espacio Cósmico Internacional

Dentro de la ONU se han hecho diversos trabajos a fin de crear un cuerpo normativo del Espacio Cósmico, todo ello derivado del derecho internacional, que sirviera para reglamentar las actividades de exploración y explotación del espacio exterior. Así surgieron dos conferencias sobre Espacio Exterior, la I Conferencia, del 14 al 27 de agosto de 1967, y la II Conferencia, del 9 al 21 de agosto de 1982, ambas en Viena, se han hecho tratados y/o Acuerdos resultado de esos trabajos que constituyen el núcleo del Derecho Internacional Cósmico",³² dichos tratados se refieren, en términos generales, a los grandes principios y a problemas en abstracto, ya que a medida que los temas se debaten las conclusiones se hacen más abstractas afectando los intereses de las partes y dificultando el consenso, sin embargo se siguen haciendo esfuerzos para elaborar otros acuerdos en aéreas en donde no ha sido posible adoptar un documento definitivo.

Modesto Seara Vázquez nos señala que "...uno de los aspectos más importantes de la utilización del espacio cósmico es el de las comunicaciones. Para organizarlas y explotadas surgieron dos organizaciones internacionales rivales a nivel mundial: INTELSAT, patrocinada originalmente por los Estados Unidos y que agrupa a un centenar de miembros, y la INTERPUTNIK, que promovió por la ex Unión Soviética. En el ámbito europeo está la organización EUTELSAT, fundada en mayo de 1977".³³

2.2. Derecho de Ruta

El concepto de Derecho de Ruta va ligado estrechamente al concepto de Espacio Aéreo, pero se relaciona aún más con las Libertades del Aire. A fin de lograr una explicación más

³¹ Enrique M. Loeza Tovar, Op. Cit. 203

³² Modesto Seara Vázquez, Op. Cit., p. 309.

³³ Ibid., p. 313

extensa de este concepto, es conveniente dividirlo metodológicamente en: Derecho de Ruta para aeronaves extranjeras y Derecho de Ruta para aeronaves Nacionales

2.2.1. Derecho de Ruta para Aeronaves Extranjeras :

Este Derecho se puede concebir como el permiso o concesión que da un Estado a aerolíneas extranjeras para que sus aeronaves puedan operar regularmente a/ desde uno o varios puntos del exterior, a / desde uno o varios puntos de su territorio; este derecho se puede ejercer mediante diferentes vías como son:

Acuerdos Bilaterales - estos Acuerdos son negociados como cualquier otro, debiendo responder tanto a los diferentes factores y consecuencias de las políticas aerocomerciales de los países con los que se celebre el Acuerdo. Su principal función es el intercambiar los derechos de tráfico entre los Gobiernos y establecer las bases que regulan las demás actividades como serían las normas concernientes al tráfico no regular por el otro ⁵⁴

En estos convenios se establecen "... las normas de tipo global dentro de las cuales debe manejar sus operaciones una Empresa Aérea a través de los cuales el Estado les impone objetivos muy precisos que deben alcanzar, es decir, es el postulado de políticas a seguir por las empresas, como pueden ser las condiciones de control gubernamental considerando los imperativos comerciales y la auto-administración de cada día". ⁵⁵

El intercambio de rutas y la capacidad constituyen específicamente los puntos más importantes de las negociaciones de los Acuerdos Bilaterales de transporte aéreo; éstos se basan en el intercambio "equitativo" para que puedan producirse "iguales beneficios económicos para todos". ⁵⁶

En la realidad observamos que no se da así, y de acuerdo a Francisco Medrano García "... en la práctica de la actividad aérea lo que sucede es que esta igualdad y reciprocidad no se da en su aspecto cualitativo principalmente en los Convenios que involucran Empresas Aéreas de fuera del área latinoamericana con Empresas del área. Debido a la potencialidad de los primeros, los servicios por éstos son superiores (mejor equipo, servicios a pasajeros, prestigio, etc.), a los servicios de los segundos". ⁵⁷

Permisos Unilaterales - Estos permisos como su nombre lo indica, son concesiones unilaterales a un Estado cuya nacionalidad pertenezca la aeronave; éstos se otorgan debido a una incapacidad operativa por parte del Estado que lo extiende de explotar las rutas

⁵⁴ Los llamados vuelos de fletamento o " charters ", son vuelos no regulares cuya presencia ha sido fuente de frecuentes controversias, ya que las compañías que operan los servicios regulares acusan a los operadores de los charters de realizar una competencia desleal

⁵⁵ Elisa Perdomo García, La aviación civil mexicana y su influencia en el desarrollo económico, Instituto Politécnico Nacional, México 1987, p. 10

⁵⁶ Werner Guldemann, Bilateral Agreements as regulatory instruments of International Commercial Aviation International Air Transport Law, Organization and Police for the future, McGill University, Canadá 1979, p.122

⁵⁷ Francisco Medrano García, "Viabilidad de integración de la aviación comercial latinoamericana", tesis para obtener el grado de Lic. En Economía, Facultad de Economía, UNAM, 1977, p. 22

concesionadas, sustituyen provisionalmente la tardanza de la ratificación de un convenio bilateral aéreo.

Convenios "Pool".- Estos son medios de colaboración entre empresas aéreas con la finalidad de obtener rendimientos económicos positivos reduciendo la competencia nociva, sin eliminarla, bilateral o multilateralmente; en el caso específico del Derecho de Ruta encontramos un hecho sui-géneris que se aplica a México: el Convenio "Pool" con Iberia y el Derecho de ruta con Canadá; en este convenio México concede a la Compañía Iberia parte de su capacidad de explotación del Derecho de Ruta a Canadá.⁵⁸

También existen otros Acuerdos menos formales jurídicamente, aunque en la práctica son de radical importancia, tales son: memoranda administrativa, que se define como documentos para cerrar Acuerdos, básicamente memoranda de entendimiento de carácter administrativo y técnico, considerados como accesiones a los convenios principales en donde se asientan los criterios de operación de rutas, frecuencias y equipo. Estas memoranda, al igual que las actas finales de consulta y las actas administrativas son negociados generalmente por las autoridades competentes del transporte aéreo y no por vías diplomáticas.

Por todo lo mencionado hasta aquí, el Derecho de Ruta reviste gran importancia, ya que no solo es el acto por medio del cual se otorga un permiso para operar determinada ruta, sino como lo señala Enrique Loeza Tovar "... la soberanía de los Estados sobre el Espacio Aéreo se manifiesta no sólo a través de la concesión de permisos y autorizaciones, sino también de otras formas, como por ejemplo, a través del establecimiento de zonas de vuelo prohibido o restringido, mediante el cobro de derechos por el uso de instalaciones aeroportuarias o de servicios auxiliares, mediante el establecimiento de aerovías o lugares de despegue y aterrizaje, o bien, exigiendo el aterrizaje de las aeronaves que sobrevuelan su territorio con objeto de poderlas inspeccionar".⁵⁹

Esta opinión aplica a cualquier aeronave, nacional o extranjera, ya que todas las formas mencionadas definen la forma de operación de Derecho de Ruta, y a la vez, la forma en que se manifiesta la soberanía de los países sobre su Espacio Aéreo.

2.2.2. Derecho de Ruta para Aeronaves Nacionales

Este caso representa una mayor facilidad para la concesión de permisos encaminados a la operación de una ruta; tal facilidad se deriva de las negociaciones que al cabo deben efectuarse, ya que éstas se realizan entre representantes nacionales; la aerolínea y el órgano nacional competente en asuntos aéreos que en el caso de México es la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) perteneciente a la S.C.T.

⁵⁸ Por ello la reducida capacidad de penetración de las aerolíneas de los países en desarrollo se acentúa en las rutas internacionales.

⁵⁹ Enrique M. Loeza Tovar, Op. Cit p. 207

En México, las líneas aéreas nacionales, Aeroméxico y Mexicana de Aviación, realizan internamente estudios de factibilidad para operación de rutas, basados en estudios de desarrollo o crecimiento regionales y estatales referente a la ciudad asignada para volar, incluyen las frecuencias de acuerdo con la posible demanda, condiciones geográficas y climáticas para decidir el equipo a operar. Cuando el estudio reúne las condiciones necesarias por parte de la aerolínea y los requisitos por parte de la autoridad legal, se presentan ante la DGAC adjuntando la solicitud de operación de la ruta, quién vigila el comportamiento del mercado para que no exista una sobreoferta, ya que no condicionan el movimiento aeroportuario sino supervisan la factibilidad de cada ruta.

La DGAC es el órgano que aprueba o desaprueba el otorgamiento de Derecho de Ruta a la aerolínea correspondiente. Cabe señalar que por ley, a la primera aerolínea que se le otorgue el Derecho de Ruta es la poseedora de la misma, aunque después compartan el mercado; uno de esos casos lo apreciamos en la ruta México-Acapulco-México cuyo Derecho de Ruta pertenece a Aeroméxico, donde posteriormente Mexicana de Aviación negoció la operación de la misma compartiendo la de operación de ruta a Aeroméxico en México-Monterrey-México cuyo Derecho titular de Ruta es de Mexicana.

Se han dado casos donde el Derecho de Ruta asignado en particular a cualquiera de ellas se ha manejado en forma de trueque, ejemplo de ello es la ruta México-San Francisco-México cuyo titular es Aeroméxico, pero comercialmente lo opera Mexicana de Aviación con exclusividad.

La DGAC aplica en el otorgamiento del Derecho de Ruta el criterio de equidad, un buen ejemplo lo encontramos en 1982 y principios de 1983 cuando se otorgaron los Derechos de Ruta a Aeroméxico en la ruta; México-Uruapan-México, México-Cd. Victoria-México y México-Aguascalientes-México, en ese mismo tiempo ambas aerolíneas presentaron solicitud de operación de ruta en la México-Zacatecas-México, derecho concedido a Mexicana de Aviación, ruta ampliada posteriormente hasta la Cd. De Tijuana, derecho de ruta equitativa en ambos casos.

De igual forma sucedió con las rutas México- Morelia- México y México-Saltillo-México otorgadas a Aeroméxico y la ruta México- San Luis Potosi- México, operada por Mexicana de Aviación.

Es importante destacar que el derecho de ruta debe de ser aplicado con equidad a fin de que en el ámbito nacional e internacional, se otorguen concesiones que beneficien el desarrollo y crecimiento económico y social de los Estados, sobre la base de respeto a la soberanía del Espacio Aéreo y de las Cinco Libertades del Aire que rigen los convenios bilaterales.

2.2.3. Derecho de ruta para Transportistas No Regulares (fletamento y/o charter)

La reglamentación de las operaciones aéreas no regulares ha sido un tema a la fecha por demás polémico. Entendemos por aeronaves de fletamento o charter, aquellas cuyos servicios de pasajeros, carga o correos o una combinación de éstos, está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, opera desde y hacia cualquier punto del

territorio nacional. Proporcionando bajos costos adecuado a las necesidades de una masa considerable de público. Integrando servicios adicionales como alojamiento, transporte terrestre y algunas veces alimentos; además de que prueban las rutas a fin de que pueda establecerse los servicios regulares.

Por un lado existen dos regímenes distintos para regular las operaciones aéreas. Según la estructura jurídica internacional, las operaciones del transporte aéreo regular se han autorizado sobre las bases de convenios bilaterales entre los Estados. Y las operaciones de los servicios no regulares generalmente sobre la base de reglamentaciones gubernamentales unilaterales.

El hecho de que la reglamentación de este tipo de servicios se haga de forma unilateral es debido principalmente a que cada vez sea más difícil de definir, lo que es un servicio regular y cuál es el rol que deben desempeñar estos transportistas.

Actualmente los servicios de fletamento pueden utilizarse más fácilmente por el público en general, es decir se han eliminado muchas de las restricciones que los regían. Por ejemplo, los "Charters Públicos" adoptados por la CAB ⁶⁰el 15 de agosto de 1978 sólo restringen un aspecto: debe venderse a través de una agencia mayorista. Se eliminan pues, la obligación de compra anticipada del boleto, la duración mínima de estadía, el número de participantes por grupo, las restricciones respecto a descuentos tarifarios y la compra de un boleto de regreso. Por otra parte existen diversos vuelos de fletamento (charter) que se han ajustado a un horario publicado bien mediante vuelos regulares, constituyen ya, una serie de frecuencias que han llegado a constituirse como sistemática.

Por otra parte las líneas aéreas regulares han actuado gradualmente a fin de proporcionar transporte aéreo a precios y condiciones que se aproximen a los ofrecidos en los servicios de fletamento. Por ejemplo, eventos parciales, excursiones pagadas anticipadamente, viajes colectivos todo incluido, etc.

Mientras para algunos "... los servicios de fletamento constituyen un componente valiosísimo para el transporte aéreo internacional por eso había que fomentarlos" ⁶¹ Y si por otra parte existe "...la posibilidad de que sufran menoscabo...habría necesidad de liberalizarlos de reglamentos aplicables y eliminar las restricciones impuestas a ellos para de esta forma no causar perjuicios al público usuario". ⁶²

Para otros se debe aplicar una política más restrictiva a este tipo de operaciones y así cada vuelo no regular a efectuarse; tendrá por objeto atender una necesidad de transporte que no se pueda satisfacer a través de los servicios regulares del transportista aéreo de Bandera Nacional (Política Nacional en materia de Transporte Aéreo de la República de Argentina, Ley 1913 Art. 20)

⁶⁰Civil Aeronautics Board (Organismo Regulador de la Aviación Comercial Norteamericana)

⁶¹OACI, Juan Carlos Bogolanski, "*Liberación Aérea Solución o Revolución*", Preambulo de la Política Norteamericana en Materia de Negociaciones en la Esfera del Esp. Aéreo Int'l, Miami 21 ago.1978, p. 175

⁶²OACI, Juan Carlos Bogolanski, "*Declaración de Políticas Aéreas del Gobierno de los EU*", 1970, p. 178.

En opinión de muchos estados, la dificultad básica es juzgar el equilibrio apropiado entre los intereses comerciales de los explotadores aéreos regulares y los de los no regulares, pero teniendo en cuenta al mismo tiempo los intereses económicos generales del país en aspectos tales como el turismo y el comercio exterior.

De esto resulta que una de las mayores dificultades que se tienen para reglamentar el transporte aéreo internacional no regular es que los estados encuentran difícil el armonizar su política y sus reglamentos con los de otros estados. Esta carencia de armonía en el plano internacional contribuye a la competencia desleal generalizada y hasta puede obstaculizar el desarrollo del tráfico no regular.

Muchos estados han comprendido que existe la necesidad de contar con un marco regulador general, pero mientras que algunos de ellos prefieren adoptar una actitud multilateral, otros prefieren hacerlo en el plano bilateral, como en el caso del transporte aéreo regular. De cualquier forma la necesidad más apremiante es armonizar las disposiciones que rigen los criterios referentes a las categorías de fletamento y su clasificación. Además es preciso armonizar el procedimiento para solicitar autorización previa para la realización de vuelos no regulares, así como regular las tarifas mínimas de fletamento y capacidad.

Actualmente a falta de una regulación en la materia, hay Estados, los más liberales, que adoptan una política de aceptación de las reglas del país de origen, pero algunos otros las rechazan totalmente.

En México para solicitar la operación de un vuelo internacional de fletamento de pasajeros o de carga se deben cumplir con las disposiciones que para tal efecto ha señalado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En primer lugar, el vuelo debe estar comprendido en alguna de las siguientes categorías que reconoce México para vuelos de fletamento:

1.- Vuelos de Fletamento de Afinidad

Las normas que rigen los fletamentos para viajes colectivos de calidad, se basan en las establecidas por la IATA en la resolución 045⁶³ que entre otras cosas estipula que para ser elegible, un grupo debe tener propósitos especiales, finalidades y objetivos que no sean el mero hecho del flete y suficiente afinidad ya antes de tramitar la solicitud de transportista a fin de distinguirlo y excluirlo del público en general. El costo del fletamento debe ser prorrateado igualmente entre los pasajeros y toda la capacidad de la aeronave debe ser fletada, aunque pueden participar más de un fletador.

⁶³ Esta resolución regía inicialmente los Charters efectuados por las Líneas Aéreas regulares miembros de la IATA, pero en el transcurso de los años muchas de estas disposiciones se adoptaron en varios reglamentos nacionales y hoy en día se aplican también a los charters de las líneas no afiliadas a IATA.

2.- Charter para Viajes Todo Incluido

Un viaje todo comprendido consiste en un viaje de ida y vuelta o círculo, efectuado plena o parcialmente por vía aérea, por un precio completo que incluye: alojamiento por el periodo en que los participantes encuentran fuera del punto de partida su jornada. Pueden suministrarse también conveniencias adicionales y puede efectuarse bien, en servicios aéreos regulares, en cuyo caso se denominan GIT (Group Inclusive Travel, Fletamento para viajes colectivos o grupales todo incluido), o en aeronaves especialmente alquiladas para este propósito en cuyo caso se denominan ITC (Inclusive Tour Charter, Charter para viajes todo incluido). El viaje se hace generalmente por un periodo predeterminado y hacia destinos anunciados previamente.

3 - Fletamentos de Clubes Aéreos

Estos son vuelos para agrupaciones de este tipo, no lucrativas, realizados por aeronaves pertenecientes a las propias organizaciones. Este tipo de fletamento se permite cuando un particular o una entidad fleta una aeronave para su propio uso para el transporte de pasajeros o carga, a condición de que los pasajeros no contribuyan directa o indirectamente con el gasto de transportación.

4 - Fletamentos de Carga

Estos vuelos se rigen generalmente por los reglamentos aplicables a los fletamentos de aviones por una sola entidad.

En segundo lugar, la solicitud para la operación del vuelo de fletamento se tendrá que hacer en idioma Español, 30 días hábiles antes de la fecha en que se vaya a realizar el vuelo o el inicio del programa de operaciones, por la persona que celebre el contrato de transportación con pasajeros, la persona que realice el transporte o cualquier otra persona interesada. La solicitud deberá contener la siguiente información:

- Tipos de vuelos que desea operar (de acuerdo con la clasificación anterior)
- Puntos de origen en el extranjero
- Puntos de destino en territorio nacional
- Equipo y configuración a utilizar
- Fechas de operación de cada vuelo
- Horarios propuestos para llegada y salida, a /y de los puntos a México
- Nombre del fletador y su domicilio, o del transportista o tercer interesado, según sea el caso, también con especificación del domicilio.
- Copia de contrato para los vuelos de fletamento

Recibida la solicitud, según los términos anteriores se llevará a cabo el trámite y la resolución. El trámite no excederá de 15 días hábiles contados a partir de la fecha en que se presente la solicitud. No se hará trámite alguno a solicitud de fletamento que se proyecten realizar a la misma hora y día en que opere una línea aérea regular. Cuando soliciten vuelos de fletamento en la ruta operada por una línea aérea nacional, se consultará con la línea aérea previamente a la resolución.

Previamente al inicio de sus operaciones, el transportista aéreo deberá acreditar ante la D.G.A.C. lo siguiente:

- Que cuenta con servicios de mantenimiento aeronáutico, servicios de control de tránsito aéreos, comunicaciones aeronáuticas, meteorológicas y demás auxiliares de navegación.
- Que cuenta con una póliza de seguros expedida por una compañía aseguradora mexicana que cubre daños a terceros en la superficie dentro de territorio mexicano, de conformidad con el artículo 352 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, presentando copia de la misma.
- Que ha pagado lo correspondiente por cada vuelo, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Derechos vigente.
- Que ha pagado los derechos de Registro Aeronáutico Mexicano en los permisos de más de 10 vuelos.

Con el fin de integrar el expediente respectivo, todo transportista que vaya a efectuar los vuelos de fletamento hacia el país deberá presentar los siguientes documentos:

- Copia del certificado del registro de aeronaves
- Copia del certificado del registro de aeronavegabilidad de las aeronaves
- Poder expedido por Notario Público o Cónsul mexicano que acredite la personalidad jurídica del representante
- Recibo que demuestre la adquisición del manual de Información Aeronáutica para cada aeronave que se pretenda utilizar, o comprobante de que cada una cuenta con información aeronáutica similar.
- Copia de la póliza de seguros que garantice el pago de las indemnizaciones por daños que se pudieran causar a los pasajeros, equipaje o carga, con motivos del transporte aéreo internacional.

El solicitante deberá acompañar su solicitud con el detalle de las tarifas que pretende aplicar, la que será turnada a la Dirección General de Tarifas para su autorización.

La operación de los charters no significan para las compañías nacionales regulares una competencia directa, ya que se procura que no operen rutas servidas por ellas. Sin embargo, aunque no sea una competencia directa, la industria aérea nacional si resiente de alguna forma la operación de estos servicios.

En los servicios de fletamento se distinguen dos aspectos que rigen determinadamente su operación, estos son: la direccionalidad de los vuelos de fletamento es fundamentalmente hacia el país, es decir los charters se originan en el extranjero, significando para México movimientos de turismo receptivo. Los principales puntos generadores de vuelos charters hacia México son sus mercados naturales de Norteamérica, Estados Unidos y Canadá, y en Centroamérica, principalmente, y en menor escala desde Europa y Sudamérica.

Por lo que respecta a la temporalidad de sus operaciones, por ser éstas esencialmente turísticas, se ven íntimamente relacionadas a factores climatológicos y estacionarios. De esta forma, las operaciones charter aumentan a México en los meses comprendidos entre octubre y marzo que es cuando el mal tiempo y el frío intenso aparecen en las altas latitudes norteamericanas. Un comportamiento parecido tienen los charters provenientes de Europa, Sur y Centroamérica, aunque ocasionalmente también presentan aumentos significativos durante los meses del verano.

A pesar de que la mayoría de los destinos de vuelos de fletamento en México son sitios de interés turístico, existe una marcada preferencia por algunos de ellos dependiendo del mercado de procedencia. Por ejemplo el turismo en vuelos charter norteamericano siempre ha sido más numeros en Cancún que en cualquier otro punto de México.

A pesar de que dicho servicio va incrementándose cada vez más y que aparentemente no perjudica a las compañías nacionales, sus efectos globales si son desventajosos para la industria aérea nacional.

En el caso del tráfico aéreo Canadá- México, a pesar de existir un Convenio Bilateral entre los dos países, la parte canadiense opera la mayoría de sus servicios en forma de charter, destacando la actividad de las compañías; Quebecair, Air Canadá y Pacific Western, hoy fusionada con Candian Airlines International.

La participación de las Líneas Aéreas Mexicanas en este mercado es muy reducida o casi nula debido a la falta de disponibilidad de equipo de vuelo para operar en este sistema. Incipientemente Allegro y Magnicharters logran ambas el 1% del mercado de fletamento nacional sin participación en mercados internacionales.

Una vez asentadas las definiciones jurídicas, pasaremos a revisar las estrategias de negociación y el marco de la política aérea de negociación.

Capítulo Tercero

3. Estrategia Bilateral y Marco de la Política Aérea Mexicana de Negociación

El presente capítulo pretende ser una contribución al mejor entendimiento y fundamentación formal de la política aérea bilateral de negociación, particularmente la relación aérea bilateral con los Estados Unidos de América. Este capítulo intenta ilustrar a los lectores, sobre cuál es la posición de nuestro país en materia de concesión de rutas internacionales, además de mostrar cómo se lleva a cabo la elaboración de un Convenio Aéreo Internacional.

Desafortunadamente no existe a la fecha ningún documento oficial que delimite con claridad dentro de que fronteras se puede actuar en lo que a planeación de rutas se refiere. Existen por supuesto algunos principios claramente establecidos, la política de cielos abiertos por ejemplo, practicada por el Gobierno de los Estados Unidos de América, las 5 Libertades del Aire, mismas que retomaremos, ya que se consideran esenciales en las negociaciones de convenios para servicios aéreos y derecho de tráfico, de lo cual se concluye que los cielos están muy lejos de ser libres, indicando esto que cada estado soberano tiene ilimitada supremacía sobre el control del espacio aéreo dentro de sus fronteras.

Para definir el término de tratado, retomaremos lo que nos dice la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, "... un acuerdo Internacional regido por el derecho internacional y celebrado por escrito, entre uno o varios estados, y una o varias organizaciones internacionales".⁶⁴

Las normas que rigen el Derecho de Los Tratados fueron hasta 1980 de carácter consuetudinario. Con la creación el 23 de mayo de 1969 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, y cuya función entró en vigor en 1980, se reglamentaron los tratados concluidos entre los estados, incluso antes de su entrada en vigor sus normas iban recibiendo una aplicación cada vez más generalizada. La convención de Viena no añade más requisitos a los acuerdos o convenios entre los Estados, para que sean considerados Tratados, que el que revisten en forma escrita, independientemente de que estén contenidos en un solo instrumento o en una serie de instrumentos, cualquiera que sea el nombre que se les haya dado. Pero la doctrina y la práctica actual reservan el nombre de Tratados para aquellos sujetos de Derecho Internacional: Estados, Organismos Internacionales o sujetos de derecho internacional, en cuya conclusión participa el órgano previsto del poder de concluir Tratados, cuya determinación queda para el derecho interno del sujeto de que se trata y están contenidos en un instrumento formal único.

⁶⁴ Convención de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados, Art. 2º. Sección Términos Empleados

Los tratados pueden ser designados de muy diversas maneras como nos lo hacen saber distintos autores, y a continuación mencionamos los nombres más comúnmente utilizados y siempre los celebran Estados u Organismos Internacionales :

- Acta
- Acuerdo
- Alianza
- Arreglo
- Artículos adicionales, codicilo o " avenant "
- Compromiso
- Concordato, unicamente para el celebrado con el Estado Vaticano
- Convención
- Convenio
- Declaración
- Estatuto
- Intercambio de Notas
- " Lettres Reversales "
- " Modus Vivendi "
- Pacto
- " Pactum de contrahendo "
- Protocolo tratado (Protocol traité)
- Tratado⁶⁵

Charles Rousseau agrega dos términos más, acto y carta, además del Protocolo y concluye que a pesar de su diversidad formal, estos diversos instrumentos jurídicos "...son equivalentes desde el punto de vista material, pues todos ellos poseen la misma fuerza para obligar"⁶⁶

Entre éstas muchas clasificaciones de los Tratados, atendiendo a los diferentes factores, sólo dos criterios a decir por Seara Vázquez resultan fundamentales; uno es relativo de fondo y el otro al número de participantes. La más importante es la primera, de acuerdo con lo que afirma Modesto Seara Vázquez, según la cual pueden distinguirse dos clases de Tratados :

- a) Tratados- Contratos, los cuales crean una obligación jurídica que se extingue con el cumplimiento del Tratado, y
- b) Tratados- Ley, destinados a crear una reglamentación jurídica permanentemente obligatoria.⁶⁷

Según las partes que intervienen en un Tratado se puede hablar de Tratados Bilaterales o Bipartitas, cuando sólo hay dos partes; o de Tratados Multilaterales, Plurilaterales o Multipartitas, cuando participan más de dos Estados, o sujetos de derecho internacional.

⁶⁵ Lord Arnold McNair, **The Law of treaties**, Oxford, Clarendon Press, 1986. Segunda Edición. p. 22 a 30

⁶⁶ Charles Rousseau, **Derecho Internacional Público**, Tercera Edición 1966, Ediciones Ariel Barcelona, p. 24.

⁶⁷ Modesto Seara Vázquez, Op. Cit. p. 216

Existe un procedimiento de conclusión de los Tratados, en los cuales se pueden distinguir tres fases:

- 1) Negociación
- 2) Firma
- 3) Ratificación

Bajo el nombre de negociación se designa el conjunto de operaciones encaminadas a establecer el texto de los Tratados.⁶⁸ Tales negociaciones pueden tener lugar en el cuadro de discusiones o mesa de negociaciones celebradas entre los agentes diplomáticos de un Estado y los representantes de otro, en materia aeronáutica se concerta entre los representantes de Aviación Civil de ambos países.

3.1. Principios de Negociación de la Política Aérea Mexicana

Antes de 1944, la aviación internacional se regía principalmente por el sistema de concesiones y permisos administrativos que los Estados otorgaban a las compañías extranjeras. Se trataba de una contratación directa entre los gobiernos y las líneas aéreas, sujeta a las disposiciones de las respectivas legislaciones.

El gobierno mexicano estableció claramente sus principios de negociación en materia de Política Aérea Mexicana a raíz de la formación de la OACI y del convenio suscrito entre Reino Unido y Estados Unidos, quienes en 1947 suscribieron en Bermudas, un convenio bilateral que tuvo gran influencia en la confección de la mayoría de los signatarios. El Gobierno Mexicano retomó de este convenio y adoptó en sus inicios los principios de *frecuencia y capacidad*, ofrecida por la línea aérea de una de las partes que se sujetara a las demandas de mercado, donde el otorgamiento de derechos de 5ª Libertad fueran complementarios de los requerimientos de rutas entre los territorios partes y a la vez subsidiario en relación a los requerimientos del tráfico de la 3ª y 4ª Libertades entre el territorio de la otra parte y un país de ruta. Principios que se mantienen en la actualidad. Después se incluyó el principio de la *predeterminación*, mediante el cual se estipula previamente un determinado nivel de servicio de cada ruta. Las mismas circunstancias del mercado lo llevaron a incluir el principio de *reciprocidad*, interpretado en la comparación de volúmenes de mercado de tráfico de cada uno de los transportistas en la operación de rutas intercambiadas. Enorme influencia se tuvo en la llamada desregulación, donde el Gobierno Mexicano tuvo la apertura otorgando derechos de 5ª Libertad, mismos que durante el sexenio pasado se finiquitaron en su mayoría y en el presente sexenio se estableció el principio de *Mercados Económicamente Equivalentes*.

De los 9 principios de política aérea mexicana, los 1,3,4,5 y 6 fueron retomados de las "Cláusulas Modelo sobre Capacidad", publicadas por la OACI⁶⁹, y de las cuales cada país de acuerdo con las características de sus mercados, incorporan a su criterio normativo aéreo.

⁶⁸ Un acuerdo o la solución de una controversia no siempre lleva a un texto o a un tratado.

⁶⁹ OACI, "Cláusulas Modelo sobre capacidad", Documento p. 2

3.1.1.Principio de Predeterminación de la Capacidad

I.- La capacidad total que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las partes contratantes en los servicios convenidos será la aprobada o acordada por las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes antes del comienzo del servicio y posteriormente en función de las exigencias del tráfico.

II).- Los servicios convenidos que deberán ofrecer las Líneas Aéreas designadas de las partes contratantes tendrán, como objetivo primordial el suministro de capacidad suficiente para satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de ambas Partes contratantes. Este punto fue retomado del Bermuda I.

III).- Cada Parte contratante concederá justa e igual oportunidad a las líneas aéreas designadas de ambas Partes contratantes para explotar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios, de forma que impere la igualdad y el beneficio mutuo mediante la distribución por Partes iguales en principio, de la capacidad total entre las dos Partes contratantes.

IV).- Cada Parte contratante tomará en consideración, al igual que las líneas aéreas que designe, los intereses de la otra Parte contratante de su línea o líneas aéreas designadas, a fin de no afectar indebidamente los servicios que ésta o éstas últimas proporcionan.

V).- En el caso de que al revisarla, las Partes contratantes no lleguen a un acuerdo sobre la capacidad que debe ofrecerse en los servicios convenidos, la capacidad que podrá ser ofrecida por las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes no excederá de la capacidad total comprendidas las fluctuaciones estacionales anteriormente acordadas para ser ofrecidas ⁷⁰.

Los criterios del Gobierno Mexicano para fijar la predeterminación son los siguientes.

a).- Necesidad de ajustar la capacidad directamente de la demanda, de manera flexible. A tal efecto debe tomarse en cuenta el tipo de aeronave, frecuencia de los servicios y número de asientos, y/o volumen de carga que pueda ofrecerse, tomando en cuenta la situación económica del país, tarifas y otros factores pertinentes.

Para ajustar la capacidad a la demanda es necesario que se otorguen en forma suficiente, con el fin de brindar a los pasajeros la seguridad del transporte y se garanticen ingresos razonables a los transportistas. Otro punto importante relativo a la capacidad de flexibilidad se logra aprobando aumentos limitados de capacidad durante el periodo en que los coeficientes indiquen su necesidad.

b).- La necesidad de proporcionar verdaderamente la igualdad y el beneficio mutuo de los transportistas de los países interesados es básico en lo que a predeterminación de la capacidad se refiere, ya que en este sentido, es menester la notificación de cada línea aérea del país respectivo, del equipo, capacidad del mismo, para que pueda existir aprobación de

⁷⁰ Ibid, p. 3

los países contratantes, y por ende, entrar en vigor. Cabe señalar que dicha capacidad debe ser en términos igualitarios para las líneas aéreas que ejerzan el Derecho de Ruta señalado en el convenio.⁷¹

Este principio, defendido afanosamente por el Gobierno Mexicano no tiene aplicación en el convenio bilateral firmado con los Estados Unidos de América, ya que éste gobierno practica el principio de la "Libre Determinación", el cual consiste en notificar su capacidad, entrando en vigor automáticamente, sin necesidad de aceptar la aprobación del país contratante. En este sentido México trató de que los Estados Unidos de América predeterminaran su capacidad ya no en los convenios, sino en las cartas confidenciales, sin embargo, el gobierno de los Estados Unidos de América ya no lo acepta y por consiguiente aquí no se puede aplicar el principio de predeterminación de la capacidad.

En general se evita firmar convenios tendientes a aceptar revisiones de capacidad "ex post facto" del tipo del convenio Bermuda 1, esta cláusula se introduce la mayoría de las veces para comprobar como se operó el equipo de vuelo destinado a la ruta convenida en un tiempo convenido también.

3.1.2. Principio Tipo Bermuda 1

Es oportuno resaltar que poco después de la Convención de Chicago, Estados Unidos y Gran Bretaña celebraron un acuerdo en las Bermudas,⁷² donde surgió la oportunidad equitativa e igual para las líneas aéreas de las partes contratantes que operaban en cada una de las rutas, donde surgieron los siguientes lineamientos a negociar en los convenios bilaterales:

I.- Las facilidades de transporte aéreo ofrecidas al público deberán estar estrechamente relacionadas con la necesidad que tenga el público de dicho transporte.

II.- La línea o líneas aéreas de cada una de las partes contratantes tendrá la misma oportunidad de competir en o de explotar toda ruta convenida entre los territorios de las dos partes contratantes.

III.- Cada una de las partes contratantes tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra parte contratante, a fin de no afectar indebidamente la oportunidad de ofrecer los servicios previstos en este acuerdo.

IV.- Los servicios ofrecidos por una línea aérea designada en virtud de este acuerdo, tendrán como objetivo primordial la provisión de una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país al que pertenezca la línea aérea y el país del último punto de destino de tráfico. El derecho de embarcar o desembarcar en esos servicios internacionales, el tráfico que vaya a terceros países o proceda de ellos, en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el propio acuerdo se ejercerá de conformidad con los principios generales de desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional a los cuales se remiten ambas

⁷¹ Ibidem p. 4

⁷² Celebrado el 11 de febrero de 1946 en las Bermudas

partes contratantes y estará supeditado al principio general de que la capacidad debe guardar relación con lo siguiente:

- a) Las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino;
- b) Las necesidades inherentes a la explotación de servicios directos; y
- c) Las exigencias del tráfico de la zona por donde pase la línea aérea, después de tener debidamente en cuenta los servicios locales y regionales.

V.- Se celebrarán consultas entre las partes contratantes, siempre que una de ellas solicite la revisión de la capacidad ofrecida en virtud del acuerdo, para garantizar la aplicación de los principios contenidos en el acuerdo que rigen la prestación de los servicios.

3.1.3. Principio de la Libre Determinación

I).- Cada una de las partes concederá justa o igual oportunidad a las líneas aéreas designadas por ambas partes para competir en el transporte aéreo internacional comprendido en el acuerdo.

II).- Cada una de las partes tomará las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o de competencia desleal que perjudique las posibilidades de competir de las líneas aéreas de la otra parte.

III).- Ninguna de las partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronave utilizados por las líneas aéreas designadas por la otra parte, excepto cuando sea necesario por motivos de aduanas, técnicos, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes con el artículo 15 del Convenio.

IV).- Ninguna de las partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la nota de objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del acuerdo.

V).- Ninguna de las partes exigirá a las líneas aéreas de otra parte que presente, para su aprobación, horarios, programas de servicios charter, ni planes de operaciones, salvo cuando sea necesario sobre una base no discriminatoria para hacer u observar las condiciones uniformes previstas en el párrafo III de este artículo o las que se autoricen explícitamente en un anexo al acuerdo. En el caso de que una de las partes exija, a título informativo, la presentación de tales datos aligerará el trabajo administrativo que recae en los intermediarios del transporte aéreo y en las líneas aéreas designadas por la otra parte.

3.1.4. Principio de la Real y Efectiva Reciprocidad

Su antecedente más remoto es la llamada "Doctrina de Tráfico Regional", bajo la cual se considera que el tráfico aéreo es propiedad por partes iguales del Estado que lo origina y

del que lo recibe, por lo cual debe ser compartido en forma equitativa al 50%. El Gobierno Mexicano sostiene este principio.

Para ello se fija la cuota inicial de capacidad que puede ser ofrecida por cada línea aérea designada.

Lo anterior da lugar a la adopción del sistema de "Predeterminación de la Capacidad".

Mediante la observación de estos dos principios: Doctrina de tráfico regional y predeterminación se busca:

- a) Satisfacer el interés público que se debe servir
- b) Propiciar que continúe la expansión, consolidación y desarrollo de los transportistas nacionales
- c) Asegurar justas y efectivas oportunidades para la explotación de servicios convenidos
- d) La reciprocidad real se refiere a la igualdad de oportunidades o de mercados.⁷³

Han surgido peticiones de exención al principio de reciprocidad cuando al aplicar este principio en cuestiones de pagos adicionales se trata, es decir normalmente los países pagan impuestos por costos de operación en su territorio sin pagarlos en el territorio de destino, aquí aplica el principio de la real y efectiva reciprocidad, sin embargo deja de aplicar en aquellos donde existen Tratados sobre doble Tributación, tal es el caso del Convenio Bilateral México-Cuba, éste mismo ha solicitado exención en la doble imposición a fin de simplificar sus costos de operación, decisiones que competen a otras autoridades gubernamentales, en este caso a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y cuyos trámites requieren de la autorización de las dependencias involucradas.

3.1.5. Principio de Intercambio Básico de Tráfico de Tercera y Cuarta Libertades, y Quinta sólo complementaria.

Para la comprensión de este principio, es fundamental retomar las "5 Libertades del Aire".

Las Libertades aéreas es el término genérico utilizado para describir los tipos de aeronaves civiles extranjeras que pueden ser autorizadas para utilizar el espacio soberano de una Nación. La terminología fue adoptada en la Convención de Chicago de 1946. Sin embargo, es necesario mencionar que solamente la primera y segunda libertades son universalmente permitidas por todos los países que asistieron a la Convención. Las otras Libertades son en la práctica exactamente lo opuesto, es decir, derechos operativos restringidos y que en circunstancias específicas se conceden a países/operadores determinados.

3.1.5.1. Primera Libertad

Es el derecho a sobrevolar el territorio de otra nación sin aterrizar, es decir sobrevolar un país en ruta hacia otro país, como es el caso de un vuelo directo de United Airlines de los

⁷³ Ibid, p. 10

Angeles a Costa Rica el cual utiliza sus derechos de primera libertad para sobrevolar México.

3.1.5.2. Segunda Libertad

Es el derecho de aterrizar sin propósitos relacionados con tráfico de pasajeros, como sería el caso de cargar combustible, se utiliza con el fin de hacer una parada técnica en otro país, este sería el caso del vuelo anteriormente mencionado de United al detenerse en la Ciudad de México para reabastecerse de combustible o debido a problemas mecánicos, lo cual no le permitiría dejar o aceptar pasajeros en dicho sitio.

3.1.5.3. Tercera Libertad

Es el derecho de desembarcar pasajeros, carga y correo, del lugar de origen de la aeronave, hacia otro país específico, por ejemplo Mexicana de Aviación al transportar tráfico comercial desde la Ciudad de México a San Francisco, ejerce derechos de tercera libertad bajo el acuerdo bilateral México-EU.

3.1.5.4. Cuarta Libertad

Es el derecho de tomar pasajeros, carga y correo, de un país extranjero hacia el país de origen de la aeronave, se refiere al derecho de transportar pasajeros de un país de origen a otro, sucede cuando Mexicana de Aviación transporta tráfico comercial de San Francisco a la Ciudad de México, ejerciendo este derecho.

3.1.5.5. Quinta Libertad

Es el derecho de transportar pasajeros, carga y correo hacia otro, siempre y cuando éste se inicie o dirija al país de origen de la aeronave. Un vuelo con quintas libertades involucra el transporte de tráfico local en los llamados segmentos posteriores al país que se trate. Por ejemplo un vuelo operado por Japan Air Lines (JAL) que se origina en Tokio, que realiza una parada en Vancouver y continua a la Ciudad de México, gozaría de tráfico de terceras libertades entre Japón y Canadá y entre Japón y México. Si Canadá y México permiten el transporte de tráfico local por parte de JAL entre ambos países, esto constituirá tráfico de quinta libertad.

Con respecto al quinto principio, a través del tiempo otras libertades han sido introducidas a la terminología aeronáutica, tal como la Sexta, Séptima y Octava libertades, consideradas jurídicamente como derivación de la Quinta libertad o combinación de las otras cuatro; por esto en el momento de la negociación de rutas y el establecimiento de las mismas se plasman las intenciones de efectuar estas tres últimas libertades, más no literalmente, puesto que en muy pocos convenios (ver cuadros de rutas de convenios con Bolivia, Costa Rica, Panamá y Federación de Rusia) se redacta la aceptación o no de las "Libertades del Aire", en el resto de los convenios éstas son interpretadas o sobreentendidas a través de la descripción en el cuadro de rutas.

Aunque oficialmente sólo existen reconocidas las cinco libertades que ya hemos descrito, en la práctica la combinación de ellas ha dado origen a las siguientes libertades. México hasta la fecha no negocia el derecho de Sexta Libertad, en ningún convenio bilateral se ha plasmado sin embargo consideramos de gran utilidad su mención, así como el de las siguientes libertades que si bien en el gobierno mexicano no se utilizan, en las negociaciones de otros países existen.

3.1.5.6. Sexta Libertad

Se refiere al transporte de pasajeros entre dos países por la aerolínea de un tercer país en dos rutas que conectan con su país de origen. La Sexta Libertad origina el tráfico antes del país del cual la aerolínea es originaria. Así, si United Airlines (EUA) opera un vuelo que se origina en Tokio, realiza una escala en Los Angeles y continúa a la Ciudad de México, gozaría de terceras libertades entre Japón y Estados Unidos y entre los Estados Unidos y México. No obstante, si Japón y México le permiten a la aerolínea transportar tráfico local entre Tokio y México, constituiría tráfico de sexta libertad.

3.1.5.7. Séptima Libertad

Esta otorga el derecho de operar entre dos países extranjeros sin efectuar despegues o aterrizajes en el país de origen, la séptima libertad involucra la operación de vuelos que no sirven al país de origen de la aerolínea, por ejemplo, vuelos de Ryanair (Irlanda) que cubren las rutas entre el Reino Unido y Francia, utilizan esta libertad, se refiere específicamente al transporte de pasajeros entre dos países por parte de la aerolínea de un tercero, en una ruta fuera de su propio país.

3.1.5.8. Octava Libertad

Se refiere al derecho de tráfico entre dos ciudades dentro de un país extranjero (cabotaje). El cabotaje, un tema demasiado controvertido en 1946 para habersele concedido el status de "Libertad"; involucra el transporte de tráfico interno de un país extranjero. Esta posibilidad puede adoptar dos variantes; la primera implica el derecho para transportar tráfico doméstico en un país distinto al del origen de la aerolínea en vuelos que empiezan o terminan en el país de origen. Este tipo de vuelos de cabotaje, con restricciones, fue autorizado dentro de la Unión Europea a principios de 1993, para aerolíneas oriundas de países de la comunidad.

3.1.5.9. Cabotaje (tipo uno)

El primer tipo de cabotaje alude al transporte de pasajeros dentro de un cierto país por una aerolínea de otro, en una ruta con origen/destino en su propio país. Si la aerolínea irlandesa Ryanair opera un vuelo a Dublín (capital de su país de origen) hacia Londres, continuándolo a Prestwick (ambos puntos en el Reino Unido) realizará el primer tipo de cabotaje.

3.1.5.10. Cabotaje (tipo dos)

El segundo tipo de cabotaje se refiere al transporte de pasaje local en un país distinto al de la línea aérea, en vuelos que no originan/terminan en el país de origen. Ambos tipos de vuelos de cabotaje fueron autorizados sin restricciones dentro de la Unión Europea, a principios de 1997, para las aerolíneas oriundas de la comunidad.

Dicho cabotaje tipo dos alude al transporte de pasajeros entre dos puntos de un mismo país por parte de una aerolínea de otro país, en vuelos que no sirven al país de origen. Si Ryanair originase un vuelo entre Londres y Prestwick en Londres, sin volar hacia/desde Irlanda, llevaría a cabo el segundo tipo de cabotaje.

3.1.5.11. Novena Libertad

Esta libertad es la libertad de volar sobre alta mar, consagrada por el Art. 2, párrafo 4, de la Convención sobre Alta Mar, de Ginebra, del 29 de abril de 1958.

Estas libertades han sido objeto de negociaciones entre distintos países, mediante la celebración de convenios aéreos bilaterales. México prefiere operar bajo el sistema de convenios aéreos bilaterales, por consiguiente evita concertar convenios multilaterales, en materia de rutas aéreas, la excepción ha sido el convenio multilateral Mundo Maya, que a la fecha sigue como proyecto de convenio ya que las negociaciones no se han puesto de acuerdo sobre todo en derechos aduaneros y tarifas, los países centroamericanos mantienen una posición más liberal mientras que México exige se siga procediendo con el principio de la doble aprobación, sin embargo se encuentran muy adelantadas y será de los convenios que se firmen en el primer semestre del 2002.

Esto excluye, por supuesto las obligaciones multilaterales que se tienen como miembro de OACI y de la IATA.

En general, para el gobierno mexicano, el tráfico que no sea el transportado entre los territorios de las dos partes contratantes, se considerará exclusivamente complementario, mientras que en algunos casos puede tener considerable importancia para el usuario y las líneas aéreas interesadas.

Con respecto al suministro de capacidad complementaria para este tráfico, debe tomarse en cuenta lo siguiente, según las circunstancias:

- a) Equilibrio global que debe conseguirse mediante todo acuerdo bilateral.
- b) Las diferencias básicas que pueden existir entre las necesidades de tráfico entre los puntos "más allá" y los puntos "intermedios."
- c) Las necesidades de los servicios directos de la línea aérea y las necesidades de tráfico de la zona que atraviesa el servicio, teniendo en cuenta las necesidades de los servicios locales y regionales.⁷⁴

⁷⁴ Planeador, **Derechos de Tráfico Aéreo**, Dirección de Planeación, Aeroméxico, enero 15, 1982, p. 2

Además se debe tener en cuenta que las paradas-estancia (stop-over) de los pasajeros significan la terminación de un viaje y posteriormente la iniciación de otro, siendo en realidad actividades de la Quinta Libertad, los derechos que México conceda no implicarán el otorgamiento de derechos de parada- estancia, a menos que expresamente se conviniera en ello.

En la negociación de la Quinta Libertad se usan los métodos de "Reciprocidad Visual", es decir, en el convenio no se especifican las coterminales o puntos de salida del país de origen de las líneas aéreas designadas, sólo se señalan los puntos intermedios y los puntos de llegada al país contratante; en dicho método no siempre se da el principio de la Real y Efectiva Reciprocidad Visual, ya que si se analiza detalladamente, en la práctica este convenio no presenta ninguna reciprocidad para alguno de los países firmantes, ejemplo claro de ello es el Convenio México y la República Federal de Alemania (ver anexo A, pag. 152) aparentemente, existe en él, una reciprocidad visual, ya que en el cuadro de rutas se establecen los puntos para ambos Estados: para México: puntos en México, puntos en Estados Unidos-Miami-Colorado-Frankfurt-Munich-puntos más allá. Para la República Federal de Alemania; puntos en la R.F.A., puntos en Estados Unidos-Dallas, Monterrey-Mérida-Cancún-Cd. de México-Acapulco, puntos más allá. Lo cual significa que tanto México, como la República Federal de Alemania, pueden escoger cualquier punto de su ámbito territorial para que sea el origen de su vuelo, operando hacia el punto intermedio y final del mercado; en el caso de México puede ser México-Miami-Munich, y en el caso de la R.F.A. puede ser Frankfurt-Dallas-Cancún.

En la práctica vemos que la ruta operada por México no es rentable, pero para la R.F.A. si lo es y bastante, por lo tanto no se da el principio de la Real y Efectiva Reciprocidad.

El otro principio utilizado es el de "imagen espejo," práctica que se utiliza cuando se opera la misma ruta, por ejemplo Los Angeles/ México o México/ Los Angeles, con los mismos derechos para las líneas aéreas designadas.⁷³

3.1.6. Designación de operador único por ruta

El criterio de designación único por ruta es imperante principalmente cuando las posibilidades de aprovechamiento de los servicios intercambiados son desiguales.

Mediante la designación de un solo transportista, por cada Parte contratante, para operar cada ruta convenida, se controla la capacidad permitiendo una sana competencia entre las líneas aéreas, una de cada nacionalidad, que explore la ruta.

Este criterio se deriva también de la política de tráfico regional que debe compartirse 50%.

En ningún caso se autorizará la combinación de rutas, consistentes en ofrecer servicios entre puntos de una ruta y de otra, aprovechando para transbordo un punto de contacto entre ambas rutas, ya que ello implicaría gozar de nuevos derechos que no han sido concedidos.

⁷³ Opinión de la Lic. Rosa Ma. Montero, Jefe del Depto. De Asuntos IATA de la DGAC, entrevista en 1984

El gobierno mexicano a partir de la desregulación, 1995, decidió analizar caso por caso, con cada país dependiendo del mercado y capacidad operativa, la designación conveniente, en cuyos casos tenemos :

- Designación de operador único por ruta (Convenio Aéreo Bilateral con Venezuela, Suiza, Polonia, etc), una línea aérea por país .
- Doble designación por país (Convenios Aéreos Bilaterales de Colombia, Bélgica, España, etc.) dos líneas aéreas por país .
- Múltiple designación y par de Ciudades (Convenios México-Estados Unidos), ilimitado número de líneas aéreas por país limitadas únicamente a dos líneas aéreas por par de ciudades, por ejemplo ruta México-Atlanta (par de ciudades) podrán volar exclusivamente United y Delta y Aeroméxico y Aerocalifornia

3.1.7. El tráfico entre México y otro país es un bien común que debe repartirse por partes iguales.

Por otra parte se considera que el tráfico aéreo entre México y otro país, es un bien común que debe repartirse por partes iguales, sobre el criterio de verdadera justicia y cuyo fundamento jurídico es la igualdad de los Estados.

La creación de corrientes de tráfico aéreo no se origina en factores unilaterales como pueden ser la mayor población y potencialidad económica sino necesariamente se origina en una verdadera afinidad desarrollada por incentivos existentes en los dos países. La contribución individual de cada factor en la creación de tráfico, recursos económicos o intereses culturales, campos propicios para negocios y atractivos culturales o turísticos, puede valorarse exactamente, por lo mismo no pueden asegurarse derechos a cada país para efectuar porciones específicas del transporte aéreo.

Por lo tanto, debe tenerse en cuenta que el pasajero no significa una persona a transportar, sino que refleja intereses especiales que deben satisfacerse.⁷⁶

3.1.8. Doble aprobación de las tarifas y fijación de tarifas en un marco multilateral

Frente a la libre fijación de tarifas, franjas, corredores o zonas de tolerancias, se propician los acuerdos tarifarios bilaterales o multilaterales, que llevan a cabo las líneas aéreas y que son aprobadas por la actual Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal.⁷⁷

No se acepta que cada línea aérea apoyada por el país de su nacionalidad, determine unilateralmente sus propias tarifas, ni que introduzcan al convenio cláusulas que exijan la doble desaprobación de tarifas para que éstas no entren en vigor, ésta es una tendencia norteamericana encaminada a desequilibrar el control tarifario de la contraparte y poder

⁷⁶ Ibid, p. 13

⁷⁷ Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, creada en 1973, nombre de creación Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

introducir la libre competencia tarifaria, apoyándose la mayoría de las veces en la teoría del país de origen.

Básicamente son complementarias, la regla del país de origen consiste en que la línea aérea somete a consideración de sus autoridades la tarifa que piensa introducir, y si es aprobada entra en vigor, y el país de destino del tráfico no puede objetar al respecto "... para la entrada en vigor de una tarifa y comercialización de la misma, así como la modificación en el nivel o las reglas de aplicación de una tarifa vigente, será necesaria la aprobación previa de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. Una tarifa así aprobada, continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa que la reemplace o, en su caso, hasta el término de la vigencia de la misma establecida por la propia empresa. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante harán todo lo posible para asegurar que las tarifas aplicadas correspondan a las tarifas aprobadas conforme a los plazos estipulados (por lo menos 30 días hábiles de anticipación a la fecha prevista para su entrada en vigor)".⁷⁸

A raíz de la promulgación de esta nueva Ley de Tarifas emitida en 1995 se estableció de igual manera que si la Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante considera que una tarifa presentada para aprobación por una línea aérea designada de otra parte contratante es excesivamente alta o sumamente restrictiva en perjuicio de los consumidores, o su aplicación podrá afectar la competencia efectiva y causar serios daños a otra u otras líneas aéreas de las Partes Contratantes, o sea artificialmente baja favoreciendo a una empresa, puede notificar la no-aprobación de la tarifa a la línea aérea solicitante, dentro de los 20 días hábiles a partir de la fecha de la presentación de la tarifa para su aprobación ante sus respectivas autoridades.

Esto vino a resolver la posición conservadora del gobierno mexicano de igual manera la de los países Latinoamericanos, los que han llegado a acuerdos dentro de la C.L.A.C.⁷⁹ para evitar el establecimiento de tarifas unilaterales y direccionales, las cuales se ven propiciadas por este principio del país de origen. La cláusula de México en este sentido, es la de "doble aprobación" es decir, dicha tarifa tiene que ser aprobada por ambos países para que pueda entrar en vigor. Respecto a la doble desaprobación de tarifas, exige que las autoridades competentes de ambos países hayan desaprobado la tarifa para que ésta no entre en vigor; en el supuesto de que el país extranjero desapruébe la tarifa, ésta será efectiva en el tramo originado en el país de su nacionalidad, al aplicarse la regla del país de origen.

Nuestra legislación establece el procedimiento tarifario que debe seguirse al respecto y éste reclama, al igual que todo acto, que se origine o tenga efectos en territorio mexicano la sujeción a las leyes nacionales. Cuando una empresa nacional o extranjera desea introducir una tarifa, la somete a la aprobación de la Dirección General de Tarifas y sólo puede aplicarla cuando ésta la aprueba.

⁷⁸ Ley General de Tarifas, Art. 11, Anexo VI, punto 2 Inciso B, SCT México, 1995

⁷⁹ Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, creada en 1973.

Este procedimiento impide establecer o aceptar compromisos gubernamentales multilaterales entre líneas aéreas con el fin de que los operadores se pongan de acuerdo y se evite una guerra tarifaria ruinosa para las compañías.⁸⁰

Muy similar es el procedimiento de las tarifas de códigos compartidos, las que al ser aplicadas por líneas aéreas que tengan celebrados acuerdos de operación de códigos compartidos con líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, deberán ser sometidas a la aprobación correspondiente, conforme a lo explicado anteriormente.

La negociación de oportunidades competitivas y restricciones, tiene como ejemplo el imponer restricciones publicitarias a aerolíneas extranjeras operando concesiones de Quinta y Sexta Libertad, cuando el caso lo amerite. Dichas restricciones pueden y a menudo deben ser incluidas en el cuerpo principal de los convenios.

El turismo internacional, es una de las fuentes más importantes del país, en lo que a ingresos de divisas se refiere. Desde esa perspectiva, el Turismo está situado como primordial a considerar durante las negociaciones aéreas bilaterales. Es por ello que se da prioridad a rutas que alienten el turismo extranjero hacia México.

Sin embargo, existe una contrariedad por parte del gobierno mexicano, quién evita negociar rutas que dejan mercados aéreos de importancia bajo el control exclusivo de las líneas aéreas extranjeras, quienes cuentan con el equipo y capacidad para atenderlas, existen excepciones en las rutas concedidas por permisos unilaterales. Al menos una aerolínea mexicana opera en cada uno de esos mercados, insuficiente en temporadas altas y cuyos precios resultan inalcanzables para el turismo nacional.

La experiencia en la negociación del gobierno mexicano ha comprobado que es un error negociar rutas internacionales cuya operación habrá de permanecer durante la vigencia del convenio bajo el control exclusivo de aerolíneas extranjeras, en el sentido que aprovechan al máximo el mercado y consiguen obtener una ocupación de cabina muy elevada, desviando el mercado de las aerolíneas nacionales hacia su propio mercado, y representando así pérdidas para éstas últimas. Por otra parte se trata de no imponer restricciones en cuanto al número de coterminales o puntos de entrada; un ejemplo representativo es el cuadro de rutas del convenio México/EUA.

México rechaza y considera como no negociable, no sólo la política de los "cielos abiertos" sino también versiones tales como "corredores aéreos", llamados así a una ruta con bastante tráfico y donde se pueden operar el número de líneas aéreas que se desee de cada parte; Estados Unidos ha pedido mucho esta política, pero México la rechaza, ya que las aerolíneas troncales no cuentan con una capacidad suficiente como para competir en mercados con mucha demanda, por ejemplo Los Angeles/Acapulco. Logrando las aerolíneas norteamericanas desviar el mercado hacia sus propias líneas aéreas.

⁸⁰ La C.L.A.C. adoptó la resolución A5-4 en la que establece que las Comisiones que se pagan a los agentes de viajes, agentes y consolidadores de carga y en general a los intermediarios, la condición relativa a la aplicación de las tarifas la condición de servicio, las reglas de construcción y el tipo de cambio aplicable forman parte de las tarifas.

México desalienta en general, el que las aerolíneas extranjeras efectúen escalas en territorio mexicano, aún en el caso de que sólo ejerzan la Tercera Libertad. Esto no incluye el caso de los vuelos "turnaround", donde el mismo vuelo llega y parte de México. El intercambio de la Séptima y Octava Libertad es contrario a los intereses de México y en ningún caso será esto motivo de negociación.

Se está consiente de que no siempre es factible o conveniente negociar y firmar un convenio aéreo bilateral, aún cuando la demanda aparentemente lo justifique. Existe empero, la alternativa de conceder, o solicitar concesión extranjera para operar rutas internacionales específicas bajo ciertas limitaciones. Esto puede ser instrumentado por medio de los llamados "permisos unilaterales", mismos que son concedidos no a gobiernos sino a aerolíneas específicas.⁸¹

3.1.9. Principio de Mercados Económicamente Equivalentes

Principio⁸² que marca la aceptación de firma de convenios bilaterales aéreos a manera de participar equitativamente en la explotación comercial de rutas en los países interesados.

Este principio nos habla de las oportunidades idénticas y equitativas para explotar las rutas entre los territorios respectivos en condiciones equivalentes de mercado y tiene como objetivo fundamental ofrecer una capacidad adecuada a la demanda de tráfico entre el país del pabellón de la empresa y el país del destino final del tráfico.

El gobierno Mexicano, con este principio no hace más que apearse al cumplimiento estricto de las disposiciones del Art. 44, inciso f, del Convenio de Chicago, relativo a la oportunidad equitativa de explotar los servicios de transporte aéreo internacional y el pleno respeto de los derechos mutuos.

Ello implica en realidad una división de partes iguales de itinerarios y de capacidades, excluyéndose, bajo ciertos aspectos, todo régimen de empresa libre y de concurrencia reglamentada; pero no anulando la competencia, pues siempre es posible concebir la competencia en éste sistema. Frente a viajes sin escalas, siempre hay competencia que se establece en zonas económicas contiguas a base de mayor capacidad, equipo y frecuencias.

En el plano nacional este principio se aplica al momento de establecerse una nueva vía de comunicación, ésta quedará sujeta a estudios previos de carácter económico para determinar la distancia adecuada de la nueva vía respecto a las establecidas, a fin de evitar duplicidades dentro de una misma zona de influencia o bien que de alguna forma signifique la ruina del competidor más débil.

En el actual sexenio de Vicente Fox se ha establecido la política de "Mercados Económicamente Equivalentes", lo que se ha tomado como una política responsable al considerar poco a poco la apertura planificada y con visión de crecimiento en los siguientes

⁸¹ Análisis de la Estrategia de Negociación Bilateral en México, Marco de nuestra política y principios de negociación, Reporte Mensual Aeronómico, Dirección de Planeación, Mayo 1982, p. 3

⁸² Información proporcionada por el Lic. Rafael Gijón, Jefe de Convenios Bilaterales DGAC 2001

años. Muestra de ello ha sido también la reciente Política Aérea cuyas directrices han sido más conservadoras dadas las enormes pérdidas que se dieron en el sexenio de Salinas de Gortari con la apertura desmedida sin planificación de los mercados.

3.2. Procedimiento de un Tratado Aéreo Bilateral

Los órganos que pueden encargarse de la negociación de los Tratados, son aquellos órganos estatales que tienen la competencia de las relaciones internacionales, generalmente, por encargo del Gobierno o el Secretario de Relaciones Exteriores, para un convenio bilateral de Aviación Civil, el órgano correspondiente es la Secretaria de Comunicaciones y Transportes a través de representantes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, haciendo acto de presencia un representante de la Secretaria de Relaciones Exteriores. Las personas que van a negociar deben ir previstos de poderes que es la autorización concedida por los órganos anteriormente citados.

Independientemente del contenido, que es el objeto de las discusiones y en cuya determinación los representantes de los diversos Estados y a su vez órganos, deben atenerse a las instrucciones recibidas de sus respectivos gobiernos, hay una serie de problemas que se dan siempre en la elaboración de los textos de los tratados; en lo concerniente a aviación civil, razón por la cual explicaremos que los convenios bilaterales se dividen en dos partes:

- 1) Cuerpo Administrativo del convenio
- 2) Cuadro de rutas, o cuerpo operativo del convenio.- En éste último es donde siempre se van a dar cambios sustanciales de acuerdo con el Estado con quien se celebre el convenio: una ilustración de la primera parte de un convenio aéreo bilateral lo podemos ver en el anexo B y G (p. 153 y p.192) notando sólo ciertos cambios, a diferencia de la segunda parte, cuadro de rutas, donde se presenta un giro fundamental.⁸³

3.2.1. Determinación del idioma que se va a utilizar

A menudo se han utilizado dos idiomas en la redacción de un Tratado, teniendo igual valor para ambos, pero esto dificultaba la interpretación de los Tratados cuando había divergencias o contradicción entre los textos redactados en diferentes lenguas. Con los Estados Unidos de Norteamérica hay una controversia en la traducción del punto C.4., ya que en inglés dice punto y en español dice puntos.

En la modificación de 1978 del convenio México/Estados Unidos, es donde se manifiesta claramente esta divergencia, ya que el punto C.4. en la traducción al español, nos dice que, Nueva York, Washington, Baltimore, Los Angeles, Houston, Ciudad de México y más allá a puntos de Centroamérica, mientras en la versión al inglés es, Nueva York, Washington, Baltimore, Los Angeles, Houston, Ciudad de México y más allá un punto de Centroamérica. Esto ha sido motivo de la no-ratificación a la modificación de 1978 por parte de ninguno de los dos Gobiernos, ya que a los Estados Unidos le conviene interpretar

⁸³ Ver cuadros de rutas en Convenios Bilaterales firmados entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Japón y España, Anexos H,I,J, p. 210 a 272.

su ruta como un punto, puesto que desde el punto de vista comercial es más fructífero para sus líneas aéreas que se diga que se tiene un solo punto en Centroamérica y más allá; supongamos que un pasajero viaje a Brasil desde los Estados Unidos, elija la aerolínea que haga menos escalas, por así convenir a sus intereses, además de ser más placentero y eficiente, no lo haría tan a menudo si observara que la línea aérea estadounidense tocara varios puntos en Centroamérica.

Este es la principal razón por la cual el gobierno mexicano se ha resistido a la aprobación de la modificación de 1978, sin embargo, el cuadro de rutas opera en su gran mayoría.

3.2.2. El Texto de los Convenios Bilaterales Aéreos

Podemos distinguir en ellos las siguientes partes :

- A) **Preámbulo.**- Se señalan las partes contratantes, enumerando los Estados, los órganos estatales o los gobiernos, existe un convenio tipo para todos los convenios bilaterales aéreos (ver anexo C, p. 158).
- B) **Exposición de motivos.**- Aunque siempre, suele terminar el preámbulo con una exposición de motivo de gran utilidad a veces, porque permite conocer los propósitos de las partes contratantes, y puede ayudar a la interpretación del texto cuando éste ofrece algunas dudas.
- C) **El cuerpo de los convenios aéreos internacionales.**- Casi siempre el texto de los convenios está dividido en artículos. La práctica actual tiende a dedicar el primer artículo a explicar el significado de ciertos términos que se utilizarán a lo largo del texto del Tratado o Convenio; los otros artículos son para especificar cuestiones administrativas. Por ejemplo, el convenio México/Argentina, el cual a la letra dice: "...los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de capacidad y las licencias, expedidos o convalidados por una parte contratante, que estuviera en vigor, serán aceptados como válidos por la otra parte contratante para los fines de la operación en las rutas y servicios estipulados en este acuerdo, bajo la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias, sean iguales o más elevados que las normas mínimas establecidas de conformidad con la convención sobre Aviación Civil Internacional. Cada parte contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de capacidad y las licencias concedidas a sus propios nacionales por la otra parte contratante o por un tercer estado".⁸⁴
- D) **Adopción de Texto.**- Según lo dispone la Convención de Viena, el texto de un tratado será adoptado por consentimiento de los Estados participantes en su elaboración, pero cuando se trate de una conferencia internacional, la adopción se efectuará por mayoría de dos terceras partes de los Estados presentes y votantes, a menos que por esa misma mayoría se decida otra cosa.⁸⁵

⁸⁴ Convenio Bilateral firmado entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Argentina, artículo VI. Anexo H, p. 273

⁸⁵ Convención de Viena de 1969 sobre derecho de los Tratados, Art. 9, Adopción del texto, párrafo 2.

3.2.3. La manifestación del consentimiento

Una vez concluidas las negociaciones, el texto se considera ya "establecido como autentico y definitivo",⁸⁶ mediante la firma, la firma "ad referéndum" o la rúbrica de los representantes de los Estados, los modos de manifestar los consentimientos son los siguientes:

3.2.3.1. Firma

La firma tiene la doble función de reconocer por parte de los representantes de los Estados, el contenido del tratado, y fijar el final del periodo de la negociación, y por otro lado, también significa la expresión del consentimiento del Estado, para obligarse por el tratado

La firma se considera como manifestación del consentimiento del Estado si lo establece el tratado, si los Estados negociadores así lo han determinado, si puede deducirse tal cosa de la forma en que han sido otorgados los plenos poderes, o si los representantes de los Estados así lo han manifestado durante la negociación.

Al hablar de negociación se mencionó los poderes para negociar, que son diferentes a los poderes para firmar. Aquí son necesarios los llamados "Plenos Poderes", expresados en un documento escrito que designa a la persona autorizada para firmar por el órgano estatal que, según disponga la Constitución Interna, pueda comprometer internacionalmente al Estado. La persona provista de los poderes es el "Plenipotenciario".

Puede establecerse en el mismo documento el poder de negociar y el de firmar, pero esa no es la regla absoluta. Naturalmente, hay ciertas personas que no necesitan los Plenos Poderes, como sería el caso de aquellos que, en razón de sus funciones, ya pueden ligar internacionalmente al Estado, Jefe de Estado o al Embajador, que ha recibido ya de un modo general los Plenos Poderes y no necesitan pedirlos para cada caso en concreto.⁸⁷

Lo que son los plenos poderes lo explica la Convención de Viena de 1969, "... se entiende por plenos poderes un documento que emana de la autoridad competente de un Estado y por el que se designa a una o varias personas para representar al Estado en la negociación, la adopción o la autentificación del texto de un tratado, para expresar el consentimiento del Estado en obligarse por un tratado, o para ejecutar cualquier otro acto con respecto a un tratado".⁸⁸

Sucede a menudo, que antes de firmar el convenio, es decir de estar de acuerdo con el texto definitivo del mismo, puede ocurrir que los gobiernos deseen estudiar más detenidamente dicho texto, y eventualmente introducir modificaciones; para ello hay dos operaciones previas a la firma, que pueden utilizarse indistintamente :

⁸⁶ Modesto Seara Vázquez, **Derecho Internacional ...**, p.205

⁸⁷ El Jefe de Estado y Embajadores del gobierno mexicano gozan de plenos poderes.

⁸⁸ Convención de Viena 1969 sobre Derecho de Tratados, Op. Cit. Art. 2, párrafo c

- a) La rúbrica, que consiste en que el representante de un Estado coloque, al final del Texto sus iniciales;
- b) La firma Ad referéndum, la cual implica la firma aceptando el compromiso sujeto a aprobación al gobierno respectivo, para que pueda ser considerado como definitivo.

La firma de un tratado no implica la obligación de ratificarlo.

3.2.3.2. Canje

Otro de los medios de manifestación del consentimiento de los Estados es el canje de los instrumentos que constituyen el Tratado, cuando en los mismo instrumentos consta la voluntad del Estado en ese sentido, o cuando de cualquier otra forma los Estados han decidido darle a dichos instrumentos ese efecto, esta práctica es muy común en los convenios bilaterales aéreos

3.2.3.3. Ratificación

Es la aprobación del convenio hecha por los órganos internos constitucionalmente competentes para obligar al Estado en las relaciones internacionales, y que determina su obligatoriedad definitiva. El derecho interno de cada país establece cuál es el órgano competente para ratificar, y a él habrá de remitirse para determinarlo. En México, de acuerdo a la Constitución de 1917 nos dice que "...son facultades exclusivas del Senado: 1.- Aprobar los Tratados y Convenciones Diplomáticas que celebre el Presidente de la República con Potencias Extranjeras".⁸⁹

La ratificación es la operación que da a los Tratados su fuerza obligatoria sin embargo, algunos tratados, por disposición expresa contenida en los mismos entran en vigor en el momento mismo de la firma, sin perjuicio de que después sean sometidos a la ratificación

En la Constitución de 1917, no se prevé la posibilidad de los pactos ejecutivos, "Executive Agreements", Tratados que no necesitan ratificación, practicados por los Estados Unidos, sin embargo, en la práctica de los últimos años se puede observar la conclusión de los Tratados que no requieren la aprobación del Senado y que entran en vigor en la fecha de la firma o en la señalada en el canje de notas. Tales tratados en el sistema constitucional mexicano son ilegales, y políticamente inútiles. La ratificación es un acto discrecional del Estado, es decir, éste no se encuentra obligado a ratificar los tratados que hubiesen sido previamente firmados, además, puede hacerlo cuando crea conveniente, fijándose en ocasiones una fecha límite para hacerlo.

Para el procedimiento de ratificación de los tratados bilaterales, el Estado normalmente, procede a entregar al otro, los instrumentos de ratificación, o bien, un intercambio de las notas de ratificación, levantándose un proceso verbal de intercambio; en los multilaterales, se practica el llamado "Depósito de los instrumentos de Ratificación", designándose en el Tratado el nombre del Estado depositario, mismo que se encargará de comunicar a otros estados las ratificaciones recibidas.

⁸⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 76 Constitucional, Fracción I

3.2.3.4. La aceptación y la aprobación

Estos dos términos se han introducido recientemente como modos de expresar el consentimiento de los Estados para ligarse por un tratado.⁹⁰ El artículo 14 de la Convención de Viena de 1969 nos dice que "la aceptación o la aprobación en condiciones semejantes a las que rigen para la aceptación", lo que se interpreta es que se someterá a ratificación.

3.2.3.5. Adhesión

Es un acto jurídico por el cual un estado entra a formar parte de un Tratado en cuya negociación y firma no había participado. En el caso específico de los convenios bilaterales aéreos mexicanos, no existen adhesiones, ya que como es lógico este convenio es concertado entre dos países únicamente⁹¹

3.2.4. Registro y Publicación de los Tratados

El art. 18 del Pacto de la Sociedad de Naciones Unidas introdujo una innovación en el Derecho de los Tratados: "...todo tratado o compromiso internacional que se celebre en lo sucesivo por cualquier miembro en la Sociedad, deberá ser inmediatamente registrado por la Secretaría y publicado por ella lo antes posible. Ninguno de estos tratados o compromisos internacionales será obligatorio antes de haber sido registrado". La práctica se encargó de moderar un poco el alcance de esa disposición en el sentido de entender que no podrían ser utilizados ante la Secretaría de Naciones Unidas. Coincidentemente el artículo 18 de los convenios bilaterales aéreos se especifica la obligación de su registro ante OACI y ante Naciones Unidas.

La Convención de Viena de 1969 nos dice "... los tratados, después de su entrada en vigor, se transmitirán a la Secretaría de Naciones Unidas, para su registro o archivo o inscripción, según el caso y su publicación, y la designación de un depositario constituirá la autorización para que este realce los actos previstos en el párrafo precedente".⁹²

3.2.5. La interpretación de los Tratados

El problema de la interpretación de los tratados surge en cuanto al alcance que haya que dar a determinadas disposiciones contenidas en esos tratados.

La solución en el caso de la aviación, es que las partes contratantes incluyan en el texto del convenio ciertas cláusulas señalando el sentido que dan a los términos en cuestión, en ese caso habrá que aplicar el criterio adoptado en el convenio o en el cuadro de rutas concernientes al mismo, la descripción del cuadro de rutas se hace en dos formas:

- a) Se señalan puntos específicos (ver anexo D, p. 185)
- b) No se especifican puntos a tocar (ver anexo E, p. 187)

⁹⁰ Modesto Seara Vázquez, Op. Cit. p. 209

⁹¹ Ibid., p. 210

⁹² Convención de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados, Op. Cit. Art. 81, párrafos 1 y 2.

Existen secciones enumeradas en el cuerpo del convenio, donde se explica la forma de operación, en caso de darse un sinnúmero de puntos, sólo se podrán operar dichos puntos con el pleno ejercicio de los derechos de Libertad, también especificados en las secciones.

La práctica de los derechos ha dado como resultado, en los últimos años, a que las autoridades aeronáuticas civiles del gobierno mexicano, prefieran no estipular en el Convenio de las Libertades concedidas, específicamente la Quinta Libertad, estipulando únicamente las 3ª y 4ª Libertades, como facilidad de maniobra del manejo de la 5ª Libertad, porque una vez estipulada en el convenio, su retiro requiere de procedimientos más formales como intercambio de notas diplomáticas, o bien denuncia del convenio ante autoridades internacionales; en años anteriores si se acordaba durante la negociación, su formalización quedaba plasmada en la memoranda de entendimiento (ver anexo F, p. 190), dicha práctica ha sido sustituida en la actualidad especificándose en las disposiciones administrativas o en los cuadros de rutas, a fin de agilizar las operaciones aéreas entre el gobierno mexicano y el territorio que se trate ⁹³ con el procedimiento posterior de acuerdo con las leyes mexicanas.

Sin embargo, se siguen manejando dentro de estos memorándums de entendimiento, intercambiados entre las autoridades aeronáuticas civiles de nuestro país, se especifique el equipo, capacidad en cada sentido, el número de asientos a ofrecer por vuelo, frecuencias semanales, ya que en algunos convenios aéreos esto no se define.

Como medios complementarios de interpretación de los tratados que se enumeran en la Convención de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados, Loretta Ortiz Ahlf nos indica los siguientes:⁹⁴

- a) Sentido corriente de los términos
- b) El Contexto
- c) El Objeto y fin del tratado
- d) El Acuerdo entre las Partes
- e) La conducta de éstas
- f) Las normas de Derecho Internacional

Si aplicando el Artículo 31 de la Convención de Viena la interpretación deja algo obscuro o bien existe una inclinación a resultados absurdos e irrazonables se puede acudir a la interpretación de medios adicionales o complementarios que son :

- A) Trabajos preparatorios
- B) Circunstancias de Celebración de un Tratado⁹⁵

⁹³ El Convenio con España es de los escasos que aún plasman la 5ª Libertad dentro del cuerpo del Convenio (anexo G, p. 192) ya que la gran mayoría se estipula a través de la memoranda de entendimiento o en los cuadros de rutas (Anexo F, p. 190)

⁹⁴ Loretta Ortiz Ahlf, **Derecho Internacional Público**, México, Harla, SA DE CV, 1989, p.21, Colección Textos Jurídicos Universitarios.

⁹⁵ Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, Op. Cit. Art. 31

3.2.6. Efecto de los Convenios respecto a las Partes

El efecto fundamental es el de crear entre los Estados Partes, una obligación Internacional que les impone determinada conducta positiva o negativa; ésta puede consistir en una obligación para el Estado de actuar en el ámbito interno en un determinado sentido, imponiendo a sus órganos Ejecutivo, Legislativo o Judicial la acción necesaria para la ejecución del Convenio.

3.2.7. Extinción de los Tratados

La extinción se puede dar por varias razones, entre las cuales se encuentran los siguientes:

- 1) Ejecución.- para los tratados que no tienen por objeto establecer una regla jurídica general sino la realización de un negocio jurídico concreto.
- 2) Pérdida de la Calidad Estatal de una de las Partes.- cuando un Estado desaparece por cualquier causa (guerra, integración de su territorio a otro Estado, etc) aunque la excepción se da en la Convención de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados, en el artículo 73 y el la de 1986 en el artículo 74.⁹⁶
- 3) Acuerdo de las Partes.
- 4) Término.- en el ámbito de la aviación, los convenios son concedidos para un periodo determinado, (tres años) a cuyo fin cualquiera de los Estados Contratantes puede declararlo sin vigor unilateralmente una vez cumplido dicho periodo, cumpliendo con notificarlo en el periodo convenido (normalmente es 6 meses de antelación).

Frecuentemente también tales convenios incluyen una *cláusula de continuación Tácita* , es decir, aplicable en el caso de un Estado que no hace uso de la facultad de terminarlo en el plazo previsto, el convenio se mantendrá en vigor por otro periodo fijado. Otra cláusula de continuación es a través del canje de notas diplomáticas, procedimiento mediante el cuál suele fijarse un plazo anterior a la fecha límite para que los Estados expresen su deseo de terminarlo, o seguirlo.⁹⁷

⁹⁶ Convención de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados, art. 73 dice, "... Casos de sucesión de Estados, responsabilidad de un Estado o de ruptura de hostilidades, las disposiciones de la presente Convención no prejuzgarán ninguna cuestión que con relación a un tratado pueda surgir como consecuencia de una sucesión de Estados, de la responsabilidad internacional de un Estado o de la ruptura de hostilidades entre los estados". Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados de 1986, Art. 74, párrafo 2, "...las disposiciones de la presente Convención no prejuzgarán ninguna cuestión que con relación a un tratado pueda surgir como consecuencia de la responsabilidad internacional de la organización internacional, de la terminación de su existencia o de la terminación de la participación de un Estado en calidad de miembro de la organización."

⁹⁷ Ver anexo E, p. 187, Convenio con Chile , Artículo 20. En el propio texto del convenio se establece la vigencia del convenio y la forma en que se prorrogará, que puede ser Tácita o mediante el canje de notas.

5) Denuncia.- Este es un acto jurídico por el cual un Estado Parte declara en un convenio la voluntad de retirarse, basándose en las condiciones a ese respecto, establecidas anteriormente en él. En el convenio bilateral aéreo se establece de igual manera que cualquier Estado Parte puede denunciar por así convenir a sus intereses .

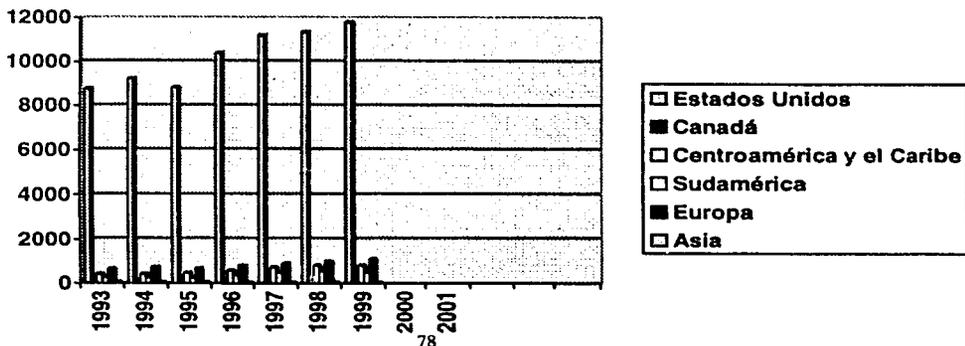
6) Renuncia.- Este es un acto unilateral mediante el cual un Estado declara su voluntad de considerar sin efecto un convenio que le concede ciertos derechos, sin contrapartida y obligaciones.

7) Violación al mismo .- Está admitido por regla general que cuando una de las Partes viola la disposición esencial de un convenio, la otra o las otras Partes pueden declarar la terminación de todo o parte del convenio.

3.3. Convenio México-Estados Unidos de Norteamérica

La continuidad geográfica y la gran relación comercial y turística que existe entre México y los Estados Unidos, nos ha hecho considerar importante privilegiar el análisis específico del convenio bilateral aéreo México-Estados Unidos; aunado al hecho del tráfico aéreo que existe entre ambos países y que es el más importante en toda América, solo superado por el tráfico que se registra entre los Estados Unidos y Canadá. Para México el transporte aéreo de pasajeros de origen/destino está dividido aproximadamente en partes iguales entre los mercados nacional e internacional. En nuestro país más del 20% del tráfico internacional, 11% del total, se desplaza en vuelos de fletamento (charter) mientras que los charters hacia destinos nacionales atienden a tan sólo el 1% del total de pasajeros aéreos. Por su parte el total de pasajeros registrados por los aeropuertos en 1999 fue de 68,176,954. Finalmente, las aerolíneas que operaron en México en dicho periodo reportaron, de acuerdo a la base de datos de la DGAC, un tráfico total de pasajeros de 34,088,477.

Más del 80% de los pasajeros internacionales viajan de/desde los Estados Unidos y Canadá (Norteamérica). Gráfica Distribución del Tráfico Internacional por regiones :



Históricamente el tráfico entre los dos países ha sido siempre muy relevante, no obstante eso, hasta el año de 1957 la operación de los servicios internacionales había sido por medio de permisos unilaterales concedidos por ambos países. En marzo de ese año se negoció un acuerdo provisional de aviación civil mediante un canje de notas diplomáticas, y no fue sino hasta 1960, el 15 de agosto, que se firmó el primer convenio bilateral aéreo.

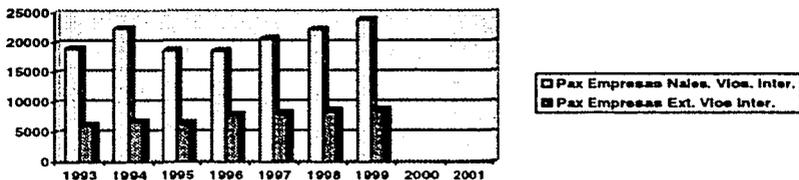
Este último convenio consta de 18 Artículos, en los cuales se incorporan cláusulas administrativas y las condiciones generales requeridas en este tipo de Acuerdos, de conformidad con lo establecido en la Convención de Chicago. En este acuerdo se utilizó también la fórmula del Acuerdo de las Bermudas en el que se incluía el principio "ex post facto" que permite la inclusión posterior a la firma del acuerdo de la capacidad y frecuencias a las que habrá de operar el convenio.

Así también desde el convenio provisional de 1957, se había incluido una cláusula que indicaba que no habría doble designación para ninguna de las compañías aéreas que operaran las rutas establecidas en el convenio. Sin embargo, esta cláusula se modificó en la revisión de 1970 donde ya se hablaba de una doble designación para los Estados Unidos en las rutas: Chicago, Dallas Forth Worth, San Antonio hacia México, Acapulco excepto en los segmentos Chicago-México o Acapulco; Nueva Orleans a Mérida y más allá a Centroamérica y Panamá y más allá; Miami hacia Mérida y más allá hasta Centroamérica y Panamá; Harlingen/San Benito hacia Tampico y Veracruz. Y para México se establecía la doble designación para las rutas: Ciudad de México, Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán hacia Los Angeles y San Francisco sin derecho de servir México-San Francisco sin escalas y designando una sola línea aérea en la ruta México-Los Angeles sin escalas.

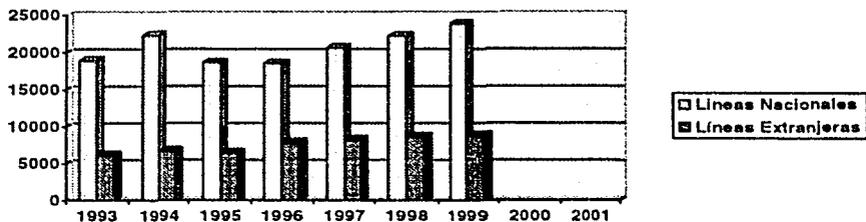
El convenio de 1960, que originalmente tendría una vigencia de tres años se ha prorrogado y revisado desde entonces en la forma que se indica en los anexos del convenio. Durante los periodos de revisión se ha impugnado y criticado a diversos sectores tanto de la industria aérea como de la industria turística mexicanos, que ven a dicho acuerdo desde la óptica de sus propios intereses y no a la luz de la conveniencia que pueda revestir para los intereses nacionales, postura que han llevado a políticos a mantenerla aún en contra del desarrollo de la industria aérea

Estas controversias se han presentado principalmente entre los hoteleros, que quisieran que el gobierno implementara una política de los cielos abiertos para las aerolíneas extranjeras, de manera que no existiera restricción alguna para su operación en México, lo que traería mayor número de turistas al país y se traduciría entre otros beneficios en entrada de divisas, creación de fuentes de empleo, etc.

Por su parte, Enrique Loeza Tovar, ex director de Aeroméxico, no consideraba que el acuerdo fuera desbalanceado, ya que en 1980, las compañías nacionales alcanzaron el 47% del total de las operaciones realizadas entre México y los Estados Unidos, la DGAC en su reporte de 1999 nos dice que el comportamiento de la segmentación fue del 40% en pasaje internacional regular, 11% charter internacional, 48% fue pasaje doméstico regular y 1% charter doméstico, ver siguiente cuadro:



Pasajeros transportados en servicio regular :



De esta forma, las revisiones al convenio aéreo internacional resultan difíciles, no sólo por la polémica que generan en el ámbito interno en México, sino que además las autoridades mexicanas, deben negociar con un gobierno que ha desatado una gran polémica internacional al adoptar una política aérea que ha revolucionado a la industria aérea internacional. Será por tanto conveniente analizar, aunque en forma somera, la posición que los Estados Unidos adoptan para hacer negociaciones en materia de aviación; los resultados que han alcanzado con ella y la forma en que ha repercutido en la industria aérea internacional.

3.3.1. Política Aérea de los Estados Unidos

Desde 1975, el gobierno norteamericano empieza a buscar cambios en las formas de negociación de los acuerdos aéreos internacionales. En ese año la administración Ford expidió la Ley de la Aviación (The Aviation Law) en la cual se expone colaborar bilateral y multilateralmente para adoptar cambios benéficos para los pasajeros y los transportistas de todas las naciones.

Años más tarde, al denunciar la Gran Bretaña el convenio de Bermudas, por considerarlo desequilibrado, en cuanto a que las líneas aéreas europeas no tenían la misma accesibilidad

al mercado norteamericano, como las estadounidenses lo tenían en Europa, se presenta para los Estados Unidos la oportunidad de introducir en las negociaciones algunos de los que consideraba benéficos para los pasajeros, pero sobre todo para las empresas.

Aunque en estas negociaciones logró algunas conquistas para su política como el hecho de hacer a un lado las recomendaciones tarifarias, el convenio de Bermudas II, como se describía en ese acuerdo, fue un convenio alcanzado más por pragmatismo que por filosofía, ya que la Gran Bretaña no estaba dispuesta a aceptar las bases planteadas por los americanos, y éstos, por la importancia que representaba el tráfico del Atlántico del Norte, prefirieron llegar a un mal arreglo que dejar el tráfico a un lado. De esta forma Bermudas II a diferencia de Bermudas I no sirvió como modelo para la nueva generación de acuerdos bilaterales y aún más ni siquiera constituyó un prototipo de la política americana, ni tampoco puede ser considerado como el paso inicial de acuerdos bilaterales pro competitivos y liberales.

La insatisfacción con el Acuerdo de Bermudas II fue señalada tanto fuera como dentro de los Estados Unidos, ya que resultaba demasiado represivo y hasta contrario a los intereses del usuario. Toda esta situación contribuyó a que los Estados Unidos aceleraran los esfuerzos para implementar un régimen de transporte aéreo más competitivo.

En septiembre de 1977 se dieron a conocer por parte del CAB (Civil Aeronautic Board) seis puntos que tomarían en cuenta al usuario en las negociaciones de acuerdos bilaterales por parte de Estados Unidos, que son los siguientes :

1. Eliminación de restricciones anticompetitivas (precios) contra las líneas aéreas no regulares (charters)
2. Aumento de facilidades para nuevos servicios con tarifas reducidas
3. Aumento en el número de ciudades norteamericanas utilizadas como puntos de origen para vuelos intercontinentales directos
4. La posible designación de varias líneas aéreas para la misma ruta de servicio
5. Levantamiento de restricciones de capacidad y frecuencia
6. Mayor flexibilidad en la asignación de derechos de la Quinta Libertad

De lo anterior surgen dos aspectos en torno a los cuales gira la política aérea norteamericana. La libre competencia, que trae aparejado una baja en los niveles tarifarios y el libre acceso a los mercados.

Para la implementación de esta política se establecieron 7 objetivos que deberían ser logrados en la negociación de los acuerdos bilaterales aéreos:⁹⁸

1. La creación de nuevas y mayores oportunidades para una política innovadora en materia de fijación de precios, basada en la competencia para satisfacer las múltiples necesidades de los consumidores en materia de servicios y precios.
2. La liberalización de los reglamentos aplicables a los vuelos Charter y la eliminación de restricciones impuestas a los mismos.

⁹⁸ OACI, Juan Carlos Bololanski, "Preámbulo ...", *Op. Cit* p. 75

3. La expansión de los vuelos regulares, por medio de la eliminación de las restricciones en materia de capacidad, frecuencia y derechos de ruta y explotación.
4. La eliminación de la discriminación y la competencia injusta que encaran las Líneas Aéreas de los Estados Unidos en el Transporte Aéreo Internacional.
5. Flexibilidad en la designación de múltiples Líneas Aéreas de los Estados Unidos en los mercados de Transporte Aéreo Internacional.
6. Fomento de un acceso máximo de los viajeros y expedidores a los mercados internacionales, que se obtendría permitiendo los vuelos sin escala a través de un mayor número de ciudades de acceso y mejorando la integración de los servicios ofrecidos por la Líneas Aéreas nacionales e internacionales.
7. Flexibilidad para permitir el desarrollo y facilitación de servicios competitivos de carga aérea.

Los primeros convenios liberales firmados por el gobierno norteamericano fueron con Holanda, Israel y Bélgica. Estos tenían como meta principal la desregulación tarifaria, ya que en acuerdos anteriores con estos países ya se tenían libertad en capacidad y frecuencia. El acuerdo con Holanda introduce el principio *precios tarifas del país de origen* es decir, el país de origen de la Línea Aérea, fijaba su propio nivel tarifario sin necesidad de ser aprobado por la contraparte.

La desregulación fue un paso que guió a la industria aérea norteamericana hacia un sistema de libre empresa en la cual el gobierno dejaba a las líneas aéreas la total libertad para fijar sus propios niveles tarifarios y la libre extensión de sus rutas, acceso libre al mercado.

Los primeros años de la desregulación significaron para el público usuario grandes ahorros en materia tarifaria, ya que se desató entre las líneas aéreas una guerra de tarifas de grandes proporciones. Muchas de las nuevas compañías, así como algunas otras más veteranas, no resistieron la guerra y desaparecieron del mercado, ya sea cesando sus operaciones o bien fusionándose con otras más poderosas.

En 1985 desapareció la CAB y con ello casi por completo los subsidios que permitían la operación del servicio aéreo regular a pequeñas comunidades donde ahora en el mejor de los casos sólo operan una sola compañía en ese lugar.

La desregulación también tuvo efectos negativos en materia de seguridad en la industria aérea, en 1985 fue el peor año para la aviación norteamericana, según lo reportado en las cifras de accidentes en vuelos interiores de E.U. Los transportistas necesitaban reducir costos y muchos de ellos escatimaban recursos en mantenimiento de las aeronaves.

Business Week publicó un artículo titulado "...¿ Está funcionando la desregulación ?, en el que la revista informa de abusos competitivos para el desarrollo de monopolios y del dominio del mercado por los monopolios".⁹⁹ También proponía que se tomaran las medidas convenientes antes que el péndulo regulador vuelva nuevamente, solución ésta, la regulación, que también proponían algunos sindicatos en aquella época.

⁹⁹ Business Week 22 de Diciembre 1986, p. 50

A pesar de que la experiencia desreguladora de los Estados Unidos no fue en su inicio satisfactoria, ganó algunos simpatizantes en el viejo continente, Margaret Thatcher en su época de Primer Ministro presionó a la Comunidad Europea a seguir el ejemplo americano de desregular totalmente la aviación civil, logrando para 1979 la publicación de un memorandum en el cual se delineaban las posibles medidas a ser tomadas hacia una liberalización, pero esta propuesta no recibió ninguna respuesta por parte del Consejo de Ministros que es el cuerpo legislativo de la Comunidad.

Finalmente tras arduas negociaciones entre los países europeos, en 1988 entró en operación la desregulación europea, que más que una desregulación tipo americana, es una liberalización más moderada que ya ha tomado en cuenta consecuencias que ha traído la experiencia de los Estados Unidos.

Aceptar la política de desregulación norteamericana ¹⁰⁰ para México, podría ser actitud arriesgada hacia el beneficio de la industria aérea nacional, ya que se traduciría en designación múltiple de líneas aéreas, tarifas y capacidad sin control, a pesar de tener claramente estipulado en cualquier convenio bilateral la "Cláusula de Reciprocidad", regida por la OACI, misma que regula pero no controla la capacidad competitiva, se traduciría en una sobrevivencia de líneas aéreas nacionales eficientes y productivas, es decir definir el asunto de CINTRA. El ejemplo vivo lo tuvimos con la apertura al comercio en el sexenio de Salinas de Gortari, se abrieron desmedidamente los mercados donde ingresaron empresas competitivas que afectaron a la incipiente industria nacional, durante el sexenio del Presidente Zedillo las autoridades aeronáuticas revisaron y restringieron la mayoría de las Quintas Libertades autorizadas, en el actual sexenio de Vicente Fox se ha establecido la política de "Mercados Económicamente Equivalentes", lo que se ha tomado como una política responsable al considerar poco a poco la apertura planificada y con visión de crecimiento en los siguientes años. Muestra de ello ha sido también la reciente Política Aérea cuyas directrices han sido más conservadoras dadas las enormes pérdidas que se dieron en el sexenio mencionado. Sin embargo, es muy atractivo para México, que a diferencia de otros países del área si tiene en los Estados Unidos un mercado importante, 80% de nuestro mercado Internacional proviene de Estados Unidos, siempre y cuando se contara con una industria aérea sólida y consistente que pudiera competir con equidad logrando ingresos y beneficios inmediatos, prueba de ello han sido las exitosas operaciones a tan pocos meses de operación de Líneas Aztecas.

Si bien la política de los Estados Unidos es tener un sistema aéreo nacional apoyado sólo en la competencia en el mercado, que sin duda es atractiva para el usuario, no ha tomado en cuenta los múltiples y diferentes objetivos de los demás países y de sus líneas aéreas. Esto ha dado lugar de alguna manera a los países latinoamericanos a adoptar políticas protectionistas caracterizadas por lo siguiente:

- Una estricta protección a los transportistas de bandera
- Rechazo a políticas liberales en los intercambios aéreos
- Dar privilegio al tráfico principal, restringiendo el tráfico secundario (el de la Quinta Libertad)

¹⁰⁰ Solamente Chile la ha aceptado por corresponder a sus necesidades de transportación y comunicación, aunque el resto de los países Latinoamericanos mantienen una política liberal pero regulada.

- Repudio a derechos de paradas intermedias y al ejercicio de la Sexta Libertad

Pero la actitud de Latinoamérica, va más allá de ser un simple proteccionismo, obedece en el mayor de los casos a políticas nacionalistas partidistas de conservar líneas aéreas de bandera sin ganancias, grandes subsidios gubernamentales, regulaciones burocráticas y obsoletas, corrupción en los gobiernos, producto también de monopolios de sindicatos, en sus momentos, etc., con la convicción por parte de políticos y líderes sindicales de tener líneas aéreas nacionales sin importar el costo, en el caso específico del gobierno mexicano se siguen manteniendo dos aerolíneas de bandera con enormes costos sociales y bancarios, el mejor ejemplo el reflejo de Fobaproa, subsidios gubernamentales y pérdidas económicas. Cuando en el resto de los países latinoamericanos han conservado una por país. Los gobiernos y las líneas aéreas del área se preocupan más por los costos, la baja capacidad y el precio de los combustibles, mismos que no darían un solución con la desregulación. Los estados han adoptado el proteccionismo como una salvaguarda a sus intereses nacionales, ya que consideran que es la forma más eficaz para conservar un transporte aéreo nacional, sin tomar en cuenta que el desarrollo de la industria exige una mayor apertura para beneficio de la industria turística en general, efecto inmediato son las bajas ocupaciones de los desarrollos turísticos en temporadas regulares y bajas.

3.3.2. Análisis Convenio México- Estados Unidos

Dicho convenio, originalmente suscrito en 1960 ha sido revisado en siete ocasiones, en los años, 1965, 1970, 1978, 1988, 1991, 1997 y por última vez en 1999.

Las consultas y las negociaciones para llegar a estas revisiones, fueron más arduas y largas de las que haya hecho México no sólo con otros países, sino aún en comparación con anteriores acuerdos, como se ha visto, ambos países se ubican en posiciones que si bien no son extremas, si presentan algunas diferencias importantes, es la razón por la que algunas veces las firmas de revisión del convenio se realizan después de casi un año de negociaciones.

De los 36 convenios sobre transportación aérea concertados por México y actualmente en vigencia, el que más destaca por razones de vecindad es el celebrado con los Estados Unidos de Norteamérica, el 15 de agosto de 1960, firmado en la Ciudad de México y modificado varias veces, en su inicio fue un convenio sumamente sencillo, incluía únicamente 11 ciudades norteamericanas, la mayoría en el Sur y 7 ciudades mexicanas (ver anexo H, p. 210).

De las 18 rutas negociadas, únicamente 4 incluían ciudades que no fueron México o Mérida. Se negoció la Quinta Libertad en forma muy incipiente, y casi no abarcaba puntos intermedios obligatorios en los cuadros de rutas. No fue sino hasta 1970 (ver anexo I, p.236), cuando fueron introducidas modificaciones sustanciales al convenio, mismo que fue expandido nuevamente a fines de 1977, después de negociaciones arduas y complejas. El convenio bilateral actual entre ambos países es muy probable que sea el más complejo del mundo, nuestros lazos de vecindad históricos se manifiestan en el terreno de la bilateralidad.

Como la gran potencia mundial, los Estados Unidos tienen un marco de acción plural de intereses generales que repercuten en el ámbito bilateral.

El Acuerdo de Turismo de 1978 y el Acuerdo de Aviación Civil, que aumentó los vuelos entre los dos países, favorece a México, una de cuyas actividades principales es el turismo¹⁰¹ (considerada dentro de las primeras cuatro), pero tiene una contraprestación elevada si se precisa que el turismo mexicano para los Estados Unidos, es el segundo en importancia después del canadiense y que los mexicanos han hecho erogaciones durante los últimos años superiores a los europeos.

En el cuadro de rutas del convenio de 1988 las líneas aéreas norteamericanas aprovecharon con mayor éxito las oportunidades, dicho de otra manera las líneas aéreas nacionales no pudieron y las norteamericanas suplieron el servicio. Para ese periodo los 51 pares de ciudades operados por ambos países, el 60.8% (31) eran servidas por aerolíneas norteamericanas y sólo el 39.2% (20) por aeronaves mexicanas (6 por Aeroméxico y 14 por Mexicana).

Muchos de esos pares de ciudades podrían ser operados por aerolíneas de ambos países, ciudades como Washington, Detroit, Cleveland, Minneapolis, Kansas, Saint Louis, Albuquerque y otros más, no han sido incluidos en los cuadros de rutas de las aerolíneas, aunque se contemple en el convenio. Del lado mexicano casi todas las ciudades autorizadas por el convenio bilateral son ya operadas. Se muestra, con claridad en el convenio una falta casi absoluta de liga transversal a unir, por ejemplo, la costa oeste de California con la costa este de México, particularmente los puntos turísticos de Yucatán y Quintana Roo, aún en la última modificación del cuadro de rutas (Convenio 1991) la percepción de esta liga transversal sigue en iguales condiciones, situación que de llegar a concretarse en futuras modificaciones sería muy conveniente para el desarrollo de destinos turísticos mexicanos.

De entre algunos puntos que han sido discutidos por ambas partes, destacan algunos por la dificultad en su negociación, y otros por ser incluidos por primera vez en algunos acuerdos:

He aquí algunos de ellos:

- Múltiple Designación

Si bien es cierto que en el convenio bilateral de 1988, no existen restricciones sobre la capacidad y la frecuencia con que se va a operar, cada ruta sólo puede ser explotada exclusivamente por una sola línea aérea, es decir designación única.

El gobierno norteamericano buscaba en esta ocasión la posibilidad de que se pudiera designar a una segunda aerolínea en las rutas convenidas, doble designación, y en alguna de ellas, las más importantes, se planteaba la posibilidad de la múltiple designación, más de dos líneas aéreas.

¹⁰¹ Jakson Rose Marie P., **Relaciones E.U.A. México, informe al congreso**, Boletín de información Internacional, SPP México DF, 25 de septiembre de 1979, año 3, número 173

Fue en el convenio bilateral de 1991 que el gobierno mexicano accedió a la aceptación de la doble designación condicionada, es decir condicionante de hasta 2 líneas aéreas por parte contratante. En el convenio de 1997 se estipuló la doble designación automática (ver anexo J convenio México-Estados Unidos, p. 241).

Sin embargo, la posibilidad de la múltiple designación se estipuló de cierta manera en el Convenio de 1999, limitándola ya que ante las actuales circunstancias además de una desventaja competitiva, implicaría un riesgo, ya que con la designación múltiple, la guerra de tarifas entre las líneas aéreas norteamericanas llegará a perjudicar a las líneas mexicanas. De esta forma se descartó por completo la múltiple designación en el cuadro de rutas del convenio, sin embargo, se aceptó la múltiple designación por par de ciudades, al aceptar número ilimitado de líneas aéreas americanas concesionando respectivamente dos aerolíneas por par de ciudades.

- Vuelos de Fletamento

El gobierno norteamericano quería la libertad de operación de vuelos charter o que al menos, las restricciones unilaterales que México tenían se suavizarán, México por su parte también quería aumentar las corrientes turísticas que se movilizan a través de los vuelos de fletamento, sin embargo, la regulación normativa aérea impedía el avance de estas negociaciones, de esta forma se tomó la decisión por ambas partes de regular el número de vuelos de fletamento dentro del marco del convenio bilateral. Fue hasta en el convenio de 1999, en su Art. I, donde se especifica la modificación de las partes contratantes en la simplificación de procedimientos en los programas de vuelos de fletamento.

- Servicio Aéreo Fronterizo

Este término se emplea para designar el tráfico aéreo que se realiza en la región sur de los Estados Unidos y la norte de México, principalmente y que comprende ciudades que se encuentran más allá de lo que prácticamente constituye la franja fronteriza entre los dos países. El tráfico aéreo en esta región fue siempre reducido o prácticamente nulo hasta antes de 1986, que fue cuando empezaron a aparecer empresas maquiladoras más al sur de la frontera, principalmente en los Estados de Chihuahua, Nuevo León y Tamaulipas. Entonces surgió la necesidad de comunicar más eficientemente a las plantas maquiladoras de estos Estados con las contrapartes norteamericanas de Texas y Arizona. En esta época el servicio aéreo se empezó a utilizar mediante permisos unilaterales por parte de México, en vista de esta demanda ya se contempla su adhesión en el convenio bilateral, especificando rutas y equipo que operarán estos servicios.

- Seguridad Aérea

Durante los últimos años la seguridad internacional ha adquirido una gran importancia a raíz del aumento de actividades del terrorismo, esta situación ha influido también en la industria aérea, el principal problema que surgió fue por cuestiones de interpretación y

aplicación de dicho párrafo, situación superada mediante negociaciones¹⁰² entre el negociador especial para Asuntos del Departamento de Estado de los Estados Unidos y el Director General de Aeronáutica Civil por parte de México. Sin embargo a raíz de los sucesos del 11 de septiembre del 2001, se han hecho replanteamientos sobre seguridad en las aeronaves, mismos que están siendo aplicados provisionalmente por cada compañía, ejemplo es la barra de seguridad de la puerta de la cabina, y serán considerados en los diseños de las aeronaves de los próximos años. La reciente revisión de las suelas de los zapatos a considerar revisión obligatoria en todos los aeropuertos estadounidenses a partir de la fecha.

- Vuelos Exclusivos de Carga

Por primera vez se incluyeron en el convenio de 1988 las regulaciones para la operación de vuelos exclusivos de carga entre los dos países.

- Acuerdos Sobre Tarifas Reducidas

Se logró también un acuerdo entre las partes para alentar a las líneas a ofrecer servicios con tarifas lo más bajas posibles, así como para implementar y aplicar tarifas innovadoras, justificadas con relación a los costos, y siempre y cuando no fueran predatorias y que no condujeran a competencias ruinosas.

Por lo que respecta al cuadro de rutas, plasmado en el convenio de 1991 y que a la fecha continua vigente, parte que reviste una importancia muy significativa en este convenio, las negociaciones lograron una franca apertura de mercados, tanto por los transportistas mexicanos como para los norteamericanos.

A.) Cuadro de Rutas : Servicios Mixtos : Personas, carga y/o correo.

1.- La línea aérea o líneas aéreas designadas por el gobierno de los Estados Unidos tiene el derecho de operar los servicios aéreos en cada una de las rutas especificadas, en ambas direcciones, y hacer escalas especificadas en el siguiente párrafo:

- a.- Desde un punto o puntos en los Estados Unidos a un punto o puntos en México¹⁰³
- b.- Desde Dallas/Fort Worth y San Antonio a la Ciudad de México/ Toluca y Acapulco, y más allá de los puntos en Panamá y más allá.
- c.- Desde Nueva York, Washington/Baltimore, Los Angeles y Houston a la Ciudad de México/Toluca y más allá a punto o puntos en Centro y/o Sudamérica.

2.- La aerolínea o aerolíneas designadas por el gobierno mexicano tendrán derecho de operar los servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas

¹⁰² Para mayor documentación ver a Lucía Irene Ruiz en **Negociaciones Internacionales**, Edit. UNAM

¹⁰³ La lista de aeropuertos en los Estados Unidos que cuentan con las facilidades necesarias para manejar tráfico aéreo internacional es publicada y actualizada periódicamente por la FAA en la publicación de información aeronáutica de los Estados Unidos, que para tal efecto se ha entregado a la DGAC. El Gobierno Mexicano ha proporcionado una lista equivalente de aeropuertos en México al Gobierno de los Estados Unidos, la cual deberá ser actualizada periódicamente.

direcciones y hacer escalas regulares en los Estados Unidos en los puntos especificados en el siguiente párrafo:

- a.- Desde un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos.
- b.- Desde Acapulco, Hermosillo, Ciudad de México/ Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, y Zihuatanejo a Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul y St. Louis y más allá a Canadá.
- c.- Desde Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México/Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San José del Cabo y Zihuatanejo a Cleveland, Detroit, Philadelphia y Washington/Baltimore y más allá a Canadá.
- d.- Desde Acapulco, Guadalajara, Huatulco, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México/Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta, San José del Cabo, y Zihuatanejo a Boston y Nueva York, y más allá a Europa.
- e.- Desde Cancún, Cozumel, Guadalajara, Mérida, Ciudad de México/Toluca, y Monterrey a Houston, y Nueva Orleans, y más allá a Canadá y Europa.
- f.- Desde Guadalajara, Huatulco, Mérida, Ciudad de México/Toluca, y Oaxaca a Miami y más allá

C) Condiciones de operación: transporte mixto : personas, carga y/o correo.

1).- Para todos los servicios autorizados bajo el párrafo A, a cada una de las aerolíneas designadas les está permitido: (a) omitir puntos en cualquiera o en todos los vuelos, en una o ambas direcciones, siempre que al menos sirva un punto en el lugar de origen de la aerolínea en cada vuelo; (b) combinar puntos en cualquier orden de las rutas autorizadas para operar menos rutas en una dirección que en otra.

2).- Ninguna de las dos partes podrá imponer restricciones unilaterales a una aerolínea o aerolíneas de la otra parte respecto a la capacidad, frecuencias o tipo de aeronave empleada en cualquier servicio autorizado del párrafo A de este anexo.

3).- En cualquier momento, después de que una de las partes haya designado una aerolínea para dar servicio entre puntos particulares, esa parte podrá cancelar la designación de esa aerolínea y designar otra aerolínea, conforme a sus leyes y reglamentos nacionales.

4).- Cualquiera de las partes podrá designar más de una aerolínea en el mismo par de ciudades cuando esto haya sido acordado mutuamente por ambas partes. Aquí se acordó permitir la doble designación de aerolíneas en ambos países en los siguientes pares de ciudades:¹⁰⁴

Phoenix- Mazatlán
Los Angeles- San José del Cabo

Phoenix- Puerto Vallarta
Atlanta- Ciudad de México

¹⁰⁴ El marco prescrito en el memorándum de entendimiento para servicios adicionales (doble designación) del 23 de septiembre de 1988 deberá regular la autorización de servicios adicionales para las ciudades pares de México y Estados Unidos.

Nueva York- Ciudad de México
Tucson- Hermosillo
Tucson- Guaymas
Phoenix- Guaymas
Chicago- Ciudad de México
Miami- Ciudad de México
Nueva York- Cancún
Los Angeles- Tijuana
San José- Bajío/León
Los Angeles- Puerto Vallarta
Dallas/ Fort Worth- Ciudad de México
Washington/Baltimore- Ciudad de México
Dallas/Forth Worth- Acapulco
San Francisco- Ciudad de México

Los Angeles- Ciudad de México
Los Angeles- Mazatlán
Los Angeles- Guadalajara
Miami- Cancún
San Antonio- Monterrey
Atlanta- Cancún
San Diego- San José del Cabo
Orlando- Ciudad de México
Harlingen - Monterrey
Los Angeles- Manzanillo
San Antonio- Ciudad de México
Houston- Ciudad de México
San Antonio- Acapulco

Sin embargo, cualquiera de las partes podrá solicitar designaciones adicionales en cualquier momento

5).- Las aerolíneas designadas de cada parte podrán proveer servicios aéreos de carga en coordinación con servicios de transporte terrestre a un precio único por el servicio de transporte aéreo y terrestre combinado. Dicho servicio sólo podrá prestarse si se suscriben arreglos con los operadores de servicios combinados de transporte, autorizado de acuerdo a la legislación de cada país.

6).- En la medida en que su legislación lo permita, cada parte podrá decidir dar consideración prioritaria a los requerimientos de sus aeronaves pequeñas u operadores regionales a ser designado entre puntos que hayan quedado sin servicio por un periodo de doce meses por parte del transportista autorizado para servirlos. Cada parte deberá establecer internamente sus propias normas para definir que debe entenderse por aeronave pequeña o por operador regional, y determinar cuándo tales puntos no están siendo servidos.

7).- Cada Parte podrá sustraer un segmento o segmentos de pares de ciudades de cualquier ruta, en la cual aún no haya designado una línea aérea e incorporarla dentro de su cuadro de rutas como una nueva ruta, siempre y cuando no se designe a más de una línea aérea sobre cada segmento de par de ciudades de cada ruta.

El funcionamiento de este cuadro de rutas, ha dado como resultado permitir a la industria aérea comercial mexicana participar con equidad logrando incrementar en los últimos años factores de ocupación, apreciación que resulta invisible dados los problemas estructurales que vienen arrastrando ambas aerolíneas mexicanas.

Los lineamientos de la política aérea mexicana, mencionados en hojas precedentes, dan buena idea de los problemas de negociación que se presentan y bien se pueden presentar, agregaremos además problemas de interpretación jurídica en los términos más controvertidos y casos específicos de fricción entre ambos países :

- El convenio de 1988 habla de *servicios aéreos*. Los norteamericanos interpretan esto, como servicios de pasajeros, servicios de carga o servicio combinado. No así México, que únicamente acepta el primero y el tercero de esos servicios. México defiende su posición haciendo uso del precedente del convenio de 1970 en el que se especificaban rutas *all-cargo*,¹⁰⁵ significado punto de negociación por separado.
- Existe fuerte fricción intergubernamental debido a abusos reportados por México, donde las aerolíneas americanas en sus prácticas publicitarias utilizan ardidés poco favorables para las compañías mexicanas, además de la promoción de rutas con cambio de avión a Europa desde México, interpretado por México como ejercicios de derechos de la Sexta Libertad, jamás aceptados por México.
- La parte norteamericana continua insistiendo en que la ruta B2¹⁰⁶ significa que sus aerolíneas puedan operar de la Ciudad de México hacia Sudamérica, sin hacer escala en Panamá, argumentando que el párrafo 3 del mismo convenio de 1988 de los cuadros de rutas establece que las aerolíneas pueden "omitir escalas en cualquiera o todos sus vuelos ... siempre y cuando por lo menos un punto en el país de la aerolínea sea operado en cada vuelo", para evitar derechos de Séptima Libertad México insiste que en primer lugar dicho párrafo no se refiere a puntos fuera de México y Estados Unidos y, en segundo lugar, que es claramente obvio que México incluyó la parada en Panamá a fin de proteger a aerolíneas latinoamericanas volando sin escalas México-Sudamérica. La redacción del párrafo 3 ha provocado tergiversadas interpretaciones.

En la última modificación del convenio bilateral México- Estados Unidos 1999, se crea un nuevo anexo III, llamado *códigos compartidos*, instrumento que el Gobierno Mexicano ha adoptado como un sustituto de la 5ª. Libertad, donde se adicionan líneas aéreas en el sistema de designación de pares de ciudades, logrando factores de ocupación por parte de la transportadora (operadora) e ingresos mayores sin inversión de equipo por parte de las líneas aéreas comercializadoras que venden y promocionan exclusivamente.

Aunque jurídicamente no se le reconoce la siguiente connotación, el código compartido vino a reemplazar la 5ª. Libertad, aprovecha la infraestructura establecida de la 5ª. Libertad. Es decir los *códigos compartidos* implican por sí mismos el compartir dos o más aerolíneas, puertas de entrada, volar una misma ruta compartiendo códigos de vuelo, los aviones, las estaciones, los mostradores de documentación, los servicios de mantenimiento y combustibles. Son los convenios más amplios que permiten que dos o más aerolíneas se beneficien de manera recíproca sin tener que hacer grandes inversiones en las mismas aéreas. También permiten la complementariedad y fomentan la competitividad.

Por lo regular son de carácter binacional, pero están sujetos a la legislación de un solo estado, cada uno de éstos convenios debe ser compatible con los objetivos de cada aerolínea.

Tal como se describe en el convenio México/ Estados Unidos revisión 1999, explícitamente en el memorándum de consulta donde se especifican los arreglos cooperativos de

¹⁰⁵ Rutas con servicio de carga únicamente

¹⁰⁶ Dallas/Fortworth, San Antonio-Cd. De México, Acapulco y más allá a Panamá y más allá.

comercialización "...al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización (código compartido) con una línea aérea o más de cualquiera de las partes, a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos : 1) tengan la debida autorización y 2) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos arreglos. Además de las designaciones establecidas, cualquiera de las partes tendrá el derecho de autorizar a sus aerolíneas a ejercer derechos de ofrecer servicios regulares en cualquiera de los segmentos de las rutas aprobadas, según sea el caso poniendo el código de la línea aérea en los servicios de la línea aérea o líneas aéreas designadas de acuerdo con lo autorizado, con respecto a los servicios en cada segmento sin escala entre ciudades pares puente entre los territorios de las partes, cada una de las partes tendrá el derecho de autorizar o no más de cuatro líneas aéreas por cada segmento sin escalas entre ciudades pares puente. La parte que autorice deberá notificar a la otra parte por escrito, las líneas aéreas que haya autorizado, así como los segmentos sin escala entre ciudades pares puente para las cuales se ha autorizado el código compartido".¹⁰⁷

Es decir, adicional a la firma del convenio bilateral aéreo, la asignación de código compartido se hace a través de la solicitud para operación de un código compartido para operación, el procedimiento implica que las dos líneas aéreas designadas presenten la solicitud de la ruta donde se operará, las autoridades aeronáuticas evalúan y proceden a la autorización .

Fue muy significativo también la eliminación burocrática del siguiente trámite, "... las Delegaciones indicaron la intención de sus respectivas partes aeronáuticas de eliminar el requisito para las líneas aéreas de las Partes, las cuales ofrecen servicio regular, en cuanto a presentar solicitudes para autorizaciones de secciones extra, requiriéndose únicamente que las líneas aéreas notifiquen las secciones extra que tienen intenciones de operar",¹⁰⁸ lo que agiliza las operaciones de las frecuencias.

3.4. Convenios Aéreos Multilaterales Firmados y Ratificados por México

La firma de convenios multilaterales de derecho de tráfico ha sido poco menos que efectiva, por no encontrarse soluciones generales aplicables a todos los estados, se ha buscado ese intercambio mediante la firma de convenios bilaterales en donde los contratantes puedan considerar en particular medidas que más les convienen.

Uno de los escollos que impidieron en Chicago, la adopción de un acuerdo multilateral sobre derechos de tráfico, lo constituyeron los diferentes principios que los estados adujeron para determinar la capacidad con que operarían sus líneas aéreas. Dos fueron las posturas que se defendieron: determinar de antemano a la operación los asientos a que tendría derecho cada aerolínea y, no fijar preestablecidamente dicha capacidad sino dejarla libre de los mercados de tráfico.

¹⁰⁷ Memorándum de consulta del convenio bilateral Aéreo México- Estados Unidos 1999.

¹⁰⁸ Ibid. p. 3

A partir del fracaso de la Conferencia de Aviación Civil Internacional celebrada en Chicago el 1 de noviembre de 1944 con el propósito de lograr uno de sus objetivos principales: obtener un equilibrio entre la capacidad mundial del transporte aéreo y el tráfico ofrecido por los países, asegurando a todas las líneas aéreas una equitativa participación en ese tráfico mediante la reglamentación multilateral de los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional, los países afectados sin otra solución posible, continúan resolviendo sus problemas en el terreno de las negociaciones bilaterales.

Por otro lado la práctica nos ha dado que el multilateralismo, es la forma contemporánea más idónea de la convivencia internacional, ya que las fuerzas y las tensiones se distienden y pierden impacto dentro de un foro multilateral, los compromisos que se adopten serán más equilibrados. La diplomacia multilateral se impone en un mundo donde el lazo de solidaridad que vincula a los pueblos de la comunidad de las naciones, se fortalece en la conciencia y convicción de que los problemas internacionales no admiten soluciones parciales, incompletas o aisladas, sino que la interdependencia de los Estados pide el tratamiento multilateral, que resulta, aún más acorde con las peculiaridades del transporte aéreo.

Para facilitar la búsqueda de las diferentes fuentes multilaterales de Derecho Internacional Aeronáutico a continuación incluimos los convenios multilaterales vigentes relacionados sobre las diferentes materias de Derecho Aeronáutico o con él relacionadas, firmados en su mayoría por México:

- 1) Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.
 - a) Adhesión, 14 febrero de 1933
 - b) En vigor, 13 febrero de 1933
 - c) Diario Oficial, 22 febrero de 1934
- 2) Convenio sobre embargo preventivo de Aeronaves, firmado en Ginebra el 29 de mayo de 1933.
 - b) No esta en vigor por falta de ratificaciones, pero ha influido enormemente en las legislaciones de los Estados.
- 3) Protocolo de La Haya, relativo a la modificación de la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955.
 - a) Adhesión, 24 de mayo 1957
 - b) En vigor, 1 agosto 1963
 - c) Diario Oficial, 13 agosto 1957
- 4) Convenio sobre asistencia y salvamento de Aeronaves y por Aeronaves en el mar, firmado en Bruselas el 29 de septiembre de 1938.
 - c) No se publicó y no se ratificó.
- 5) Convenio (Acuerdo) de Montreal relativo a los límites de responsabilidad del Convenio de Varsovia y del Protocolo de la Haya, firmado en Montreal en 1966, convenio "sui

generis" por cuanto la relación jurídica se establece no entre estados, es decir, es un pacto privado que celebran las líneas aéreas miembros de la IATA con la Junta de Aviación Civil de Estados Unidos por el que convienen que en los vuelos operados por ellas, que tengan como punto de origen, de destino o escala en territorio americano el límite de responsabilidad por muerte o lesión será la suma de 75,000 dólares y que el transportista no se beneficiará de la defensa prevista en la Convención de Varsovia.

- a) En este caso el convenio lo han firmado Aeroméxico y Mexicana como un acto privado con la junta de Aviación Civil de Estados Unidos.
- 6) Protocolo de Guatemala, sobre límites de responsabilidad, firmado el 8 de marzo de 1971
- b) No está en vigor por falta de ratificaciones suficientes.
- 7) Convenio (Conferencia) de Montreal sobre límites de responsabilidad, que aprueba el Convenio de Varsovia de 1929 y los protocolos de la Haya de 1955 y de Guatemala de 1971. Firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975.
- b) No está en vigor por falta de ratificaciones.
- 8) Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quién no sea transportista contractual. Firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961.
- a) Adhesión, 16 mayo 1962
- b) En vigor, 1 mayo 1964
- c) Diario Oficial, 20 junio 1963
- 9) Convenio (Convención) de Chicago, firmado el 17 de diciembre de 1944, creación de la OACI y el establecimiento de un estatuto jurídico de Aviación Internacional.
- a) Ratificado, 25 junio 1946
- b) En vigor
- c) Diario Oficial, 12 diciembre 1946
- 10) Convenio de Ginebra, Reconocimiento Internacional de Derechos Sobre Aeronaves, firmado el 19 de junio de 1948.
- a) Ratificado, 5 abril 1950
- b) En vigor, 17 septiembre 1953
- d) Diario Oficial, 9 junio 1982
- 11) Convenio Referente a la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los daños causados por la aeronave a terceros en la superficie, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952.
- a) No se publicó y no se ratificó, pero está vigente entre los países firmantes
- 12) Convenio (Protocolo) de Montreal que modifica el Convenio de Roma de 1952, donde se establece la cuantía de los límites de responsabilidad y se establece la responsabilidad a los casos de aeronaves propiedad del Estado. Firmada en Montreal en 1978
- a) No se publicó y no se ratificó, aunque vigente su aplicación es escasa

- 13) Convenio Internacional sobre inmunidades y privilegios de los funcionarios internacionales, firmado en Viena el 18 de abril de 1961, donde nos menciona en el Art. 27 número 7 "...la valija diplomática podrá ser confiada al Comandante de una Aeronave comercial que haya de aterrizar en un aeropuerto de entrada autorizado"¹⁰⁹
- a) Ratificado, 17 de junio de 1965
 - b) En vigor, 24 de abril de 1965
 - c) Diario Oficial, 3 de agosto de 1965.
- 14) Convenio sobre procedimiento aplicable para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares. Firmado en París el 10 de julio de 1967.
- c) No está en vigor por falta de ratificaciones
- 15) Convenio sobre infracción y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, firmado por México el 24 de diciembre de 1968.
- a) Ratificado, 18 marzo 1969
 - b) En vigor
 - d) Diario Oficial, 17 julio 1975
- 16) Convenio de La Haya, para la Represión del Apoderamiento ilícito de Aeronaves
Firmado el 16 de diciembre de 1970
- a) Ratificado, 19 julio 1972
 - b) En vigor
 - c) Diario Oficial, 4 octubre 1972
 - Y. Fe de Erratas del 26 de octubre de 1972
- 17) Convenio de Montreal, para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil. Firmado el 23 de septiembre de 1971, firmado por México el 25 de enero de 1973
- a) Ratificado, 12 septiembre 1974
 - b) En vigor, 12 septiembre 1974
 - c) Diario Oficial, 17 julio 1975
- 18) Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
Firmado en México el 14 de diciembre de 1973
- a) Ratificado, 22 septiembre 1975
 - b) En vigor
 - c) Diario Oficial, 16 julio 1975
- 19) Protocolo relativo a una Enmienda al artículo 50 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Depositario OACI), firmado en Montreal el 16 de octubre de 1974
- a) Ratificado, 18 marzo 1976
 - b) En vigor, 18 marzo 1976
 - c) Diario Oficial, 25 mayo 1976

¹⁰⁹ Enrique Mapelli y Luis Tapia Salinas, **Ensayo para un Diccionario de Derecho Aeronáutico**, Madrid 1991, p. 293

- 20) Protocolo relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional
Firmado en Nueva York el 12 de marzo de 1971
- Ratificado, 4 septiembre 1973
 - En vigor, 16 enero 1973
 - Diario Oficial, 7 febrero 1974
- 21) Protocolo relativo al texto auténtico cuadrilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Depositario Estados Unidos), firmado en Montreal el 30 de septiembre de 1977.
- Ratificado, 3 marzo 1979
 - En vigor
 - Diario Oficial, 30 enero 1979
- 22) Convenio Internacional contra la toma de rehenes. Firmado en Nueva York en 1979
- Ratificado, 28 de abril de 1987
 - En vigor, 3 de junio de 1983
 - Diario Oficial, 29 de julio de 1987
- 23) Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional (Depositario OACI), firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988
- Ratificado, 11 octubre 1990
 - En vigor, 6 agosto 1989
 - Diario Oficial, 2 marzo 1992
- 24)Protocolo relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Art. 83 Bis), firmado en Montreal, el 6 de octubre de 1980.
- No está en vigor
- 25)Enmiendas a los Estatutos y al Reglamento Interior de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), firmado en Bogotá el 5 de diciembre de 1980.
- No está en vigor
- 26)Protocolo relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Art. 3 Bis), firmado en Montreal el 10 de mayo de 1984.
- No está en vigor.
- 27)Protocolo relativo a una Enmienda al Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 6 de octubre de 1989.
- No está en vigor.
- 28)Acuerdo entre la Organización de Aviación Civil Internacional y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos sobre la Oficina Regional de dicha Organización para Norteamérica y el Caribe en México, D.F. Firmado en Montreal el 20 de diciembre de 1956.
- No está en vigor

29) Enmiendas a los Estatutos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), firmado en Bogotá el 5 de diciembre de 1982.

b) No está en vigor.

30) Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991.

a) Ratificado, 9 abril 1992

b) En vigor, 21 junio 1998

c) Diario Oficial, 19 junio 1992

31) Convenio sobre el transporte multimodal internacional de mercancías. Firmado en Ginebra el 24 de mayo de 1980.

b) No está en vigor por falta de ratificaciones suficientes

32) Acta Final de la Conferencia Internacional sobre el Texto Árabe Auténtico del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y Protocolo del Texto Auténtico Quinquelingüe del Convenio Referido, firmado en Montreal el 29 de septiembre de 1995.

b) No está en vigor

33) Enmiendas al Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) Resolución A12-5, firmado en Panamá el 6 de noviembre de 1996, aún no está en vigor.

34) Protocolo Relativo al Texto Auténtico de Seis Idiomas (Chino) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 1 de octubre de 1998.

b) No está en vigor.

35) Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 1 de octubre de 1998.

b) No está en vigor.

3.5. Convenios Aéreos Bilaterales

Por otro lado México tiene en vigor 36 convenios bilaterales sobre transporte aéreo con los siguientes países: República Federal de Alemania, Argentina, Austria, Brasil, Belice, Bélgica, Bolivia, Canadá, Colombia, Costa Rica, Corea, Cuba, Chile, España, Estados Unidos de Norteamérica, Ecuador, El Salvador, Filipinas, Francia, Guatemala, Holanda, Italia, Luxemburgo, Malasia, Nueva Zelanda, Nicaragua, Japón, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Tailandia, República Checa, República Dominicana, Federación de Rusia, Suiza, Singapur y Venezuela.

Sólo los celebrados con Canadá, Colombia, Chile, Cuba, España, Estados Unidos de Norteamérica, Francia y Venezuela están siendo utilizados por las líneas aéreas de ambas partes. Los convenios celebrados con la República Federal de Alemania, Argentina, Brasil, Holanda, Japón, Panamá y la Federación de Rusia, sólo son aprovechados por las líneas

aéreas de éstos países. Los convenios con Bélgica, Filipinas, Italia, Portugal y Suiza no son explotados por ninguna línea aérea y tres de ellos, Costa Rica, San Salvador y Nicaragua son de Cooperación Científica y Técnica.

Mediante todos estos convenios, cada parte contratante se compromete a expedir permisos de operación para que las líneas aéreas de la otra parte operen comercialmente en su territorio y condiciones en ellos señalados

En la Conferencia de Chicago, mencionada en páginas anteriores, además del Convenio de Aviación Civil Internacional, que contiene disposiciones generales sobre la soberanía del espacio aéreo, aeronaves civiles, servicios aéreos regulares y no regulares, se elaboraron dos convenios: el primero sobre Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, o de las dos libertades, de la cual México es parte contratante,¹¹⁰ y el segundo sobre Transporte Aéreo Internacional llamado de las cinco Libertades, del que nuestro país no forma parte, ya que este convenio fracasó totalmente en su tentativa de lograr un acuerdo multilateral sobre derechos comerciales.

Para fines del 2001 , los convenios y rutas operados por líneas aéreas son los siguientes :

Firmados	Ratificados	En Vigor	Publicados
Alemania	29 ago 1989	25 oct 1989	25 oct 1989
Argentina	14 may 1969	21 mar 1984	31 mar 1976
Modificación	5 ago 1996	No está en vigor	
Austria	27 mar 1995	1 may 1996	13 mar 1995
Bélgica	21 oct 1965	14 may 1975	31 jul 1975
Bolivia	27 ene 1993	8 jun 1993	1 jul 1993
	15 oct 1976	26 nov 1976	
Brasil	26 may 1995	18 jul 1996	25 mar 1997
Canadá	21 dic 1961	21 feb 1964	6 Jul 1964
Modificación	24 mar 1971	8 mar 1973	22 nov 1973
	20 dic 1996	No está en vigor	
	9 abr 1999	22 sep 2000	4 abr 2001
Colombia	9 ene 1975	9 ene 1975	26 jul 1976
Corea	21 jul 1988	9 nov 1989	8 jun 1990

¹¹⁰ Término usado por el gobierno mexicano en todos los convenios bilaterales aéreos, ver anexo C Convenio tipo, Art. 2 pag. 158

Costa Rica	25 feb 1991	11 nov 1995	25 ene 1996
Cuba	9 ago 1991	29 ene 1993	29 ene 1993
Modificación	18 may 1999	16 nov 2000	7 mar 2001
Checoslovaquia	14 ago 1990	4 feb 1991	26 mar 1991
Chile	14 ene 1997	1 jul 1999	13 sep 1999
Ecuador	11 dic 1995	18 nov 1996	6 ene 1997
España	21 nov 1978	22 nov 1979	26 dic 1979
Modificación	21 mar 1990	21 nov 1990	No se publicó
Estados Unidos	4 ago 1965	14 ene 1966	15 ago 1966
Modificaciones	19 sep 1967	28 feb 1968	19 jul 1968
	31 jul 1970	30 nov 1970	24 abr 1971
	23 sep 1988	7 may 1989	2 jun 1989
	21 nov 1991	21 sep 1992	2 dic 1992
	25 sep 1997	24 oct 1997	No se publicó
	15 feb 1999	19 ene 2000	19 jul 2000
Filipinas	21 nov 1952	3 dic 1952	No está en vigor
Francia	18 mayo 1993	24 sep 1993	17 dic 1993
Guatemala	24 feb 1992	20 mar 1995	25 abr 1995
Gran Bretaña	18 nov 1988	20 mar 1989	31 may 1989
Italia	23 dic 1965	31 mar 1993	26 sep 1994
Japón	10 mar 1972	23 feb 1973	17 abr 1973
Luxemburgo	19 mar 1996	24 jun 1999	14 jun 2000
Malasia	16 jul 1992	10 feb 1993	14 ene 1993
Nueva Zelanda	14 may 1999	3 mar 2000	21 jul 2000
Países Bajos	24 ago 1992	24 mar 1993	6 jul 1993
Panamá	14 feb 1996	1 ago 1996	25 sep 1996
Peru	5 sep 1989	30 mar 1990	13 sep 1990
Polonia	11 oct 1990	17 abr 1991	30 ago 1991

Portugal	22 oct 1948	22 oct 1948	29 ene 1949
Modificaciones	22 oct 1990 6 nov 1996	17 abr 1991 No está en vigor	30 ago 1991
República Dominicana	12 ago 1994	12 dic 1996	26 mar 1997
Singapur	21 jun 1990	28 ene 1991	31 mar 1991
Suiza	2 jun 1966	4 sep 1967	27 feb 1968
Modificaciones	23 feb 1976 28 nov 1990	No está en vigor 10 dic 1990	No se ha publicado
Tailandia	23 may 1991	10 feb 1992	27 may 1992
Federación de Rusia	2 ago 1976	11 mar 1977	16 feb 1977
Modificaciones	7 jun 1985 10 sep 1991	No está en vigor 2 ago 1991	No se ha publicado
Venezuela	30 jul 1987	14 ene 1988	17 mar 1988

3.5.1. Líneas Aéreas que operan las rutas

Argentina	Aerolíneas Argentinas (dejó de operar hace 4 meses)
Alemania	Lufthansa
Austria	Ninguna
Bélgica	City Bird (dejó de operar hace 1 1/2 año por no rentabilidad)
Belice	Aerocaribe
Bolivia	Lloyd Aéreo Boliviano
Brasil	Varig / Aeroméxico
Canadá	Canadian / Mexicana
Costa Rica	Lacsa / Mexicana
Colombia	Avianca / Mexicana
Cuba	Cubana de Aviación/ Mexicana y Aerocaribe
Chile	Lanchile / Aeroméxico
Corea	Ninguna
Ecuador	Ninguna
Estados Unidos	America West, American Airlines, Continental, Delta, North West, Trans World Airlines, United, Us Air, Alaskan Airlines, Aeroméxico y Mexicana
España	Iberia / Aeromexico
El Salvador	Taca / Mexicana de Aviación (permisos unilaterales ambos)
Francia	Air France / Aeroméxico
Filipinas	Ninguna
Guatemala	Aviateca/ Mexicana
Holanda	KLM

Italia	Ninguna
Japón	Japan Airlines
Luxemburgo	Ninguna (opera Cargo Lux para carga únicamente)
Malasia	Malaysian Airlines dejó de operar en 1997
Nicaragua	Ninguna
Nueva Zelanda	New Zealand y Mexicana con código compartido vía Los Angeles
Panamá	Copa / Mexicana de Aviación
Portugal	Ninguna
Polonia	Ninguna
Perú	Taca Perú/ Aeroméxico
Rep. Checoslovaca	Check Airlines y Aeroméxico código compartido vía Nueva York a Praga
Rep. Dominicana	Mexicana
Reino Unido	British Airways
Fed. De Rusia	Aeroflot
Singapur	Ninguna
Suiza	Swiss Air código compartido con Aeroméxico y American Airlines
Tailandia	Ninguna
Venezuela	Mexicana

Cabe recordar que con Belice, El Salvador y Nicaragua, existen únicamente convenios de Cooperación Técnica y Científica, y las rutas que se operan son por permisos unilaterales.

3.5.2.- Cuadros de rutas

Los cuadros de rutas son la descripción más o menos detallada de las rutas que se otorgan para la explotación de los servicios aéreos entre las dos partes contratantes. Se dice que es más o menos detallada porque para algunas rutas no se especifican claramente los puntos incluidos en ellas, utilizándose en su lugar el término *más allá*, que deja la puerta abierta para la parte a quién se concede para incluir cualquier punto que convenga a sus intereses.

Todo cuadro de rutas está dividido en dos partes, en cada una de ellas se especifica las rutas que podrán operar las líneas aéreas designadas por cada una de las partes contratantes. Los puntos que conforman las rutas señaladas en el cuadro podrán ser omitidos parcialmente por las líneas asignadas según su conveniencia, pero siempre se deberá operar en por lo menos uno de los puntos en territorio de ambas partes. Para algunas rutas existen ciertas limitantes o condicionantes que deberán cumplirse

Los cuadros de rutas contemplados en los convenios aéreos bilaterales mexicanos son los siguientes:

Convenio con el gobierno de la República de Alemania

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en los Estados Unidos Mexicanos- Miami-Colonia, Frankfurt/Munich - puntos más allá
- Rutas para ser operadas por la República Federal de Alemania

Puntos en la República Federal de Alemania- Dallas/ Fort Worth - Monterrey, Mérida, Cancún y Ciudad de México - Acapulco puntos más allá

Convenio con el gobierno de la República de Argentina

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en territorio mexicano - puntos intermedios - puntos en territorio argentino - puntos más allá.
- Rutas para ser operadas por la República Federal de Argentina
Puntos en territorio argentino - puntos intermedios - puntos en territorio mexicano - puntos más allá.

Notas: 1.- Las empresas aéreas designadas podrán omitir en uno o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos intermedios o puntos más allá.

2.- Las empresas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de 3ª. y 4ª. Libertades.

3.- Las empresas aéreas designadas sólo podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª Libertad cuando fueron acordados previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes.

Convenio con el gobierno Federal de Austria

- Rutas para ser operadas por México
Puntos de origen - puntos de destino - puntos en México - tres (3) puntos en Austria
- Rutas para ser operadas por el Gobierno Federal de Austria
Puntos de origen - puntos de destino - puntos en Austria - tres (3) puntos en México

La (s) aerolíneas designada (s) de cada Parte Contratante podrá (n) operar cualquier punto o puntos intermedios y puntos más allá, sin ejercer derechos de tráfico de 5ª. Libertad.

Convenio con la República Federativa de Brasil:

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en México- puntos intermedios- dos puntos en Brasil, Rio de Janeiro y Sao Paulo- puntos más allá.
- Rutas para ser operadas por la República Federativa de Brasil:
Puntos en Brasil- puntos intermedios- dos puntos en México, Ciudad de México y Cancún- puntos más allá.

Convenio con el Reino de Bélgica

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en México - puntos intermedios - puntos en Bélgica - puntos más allá
- Rutas para ser operadas por el reino de Bélgica
Puntos en Bélgica - puntos intermedios - puntos en México - puntos más allá

Cualquier punto o puntos sobre las rutas convenidas podrán ser omitidos por las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes, o podrán ser operados en orden distinto en cualquiera o en todos los vuelos, siempre que el punto de salida o llegada se encuentre en el país de su nacionalidad.

Convenio con el gobierno de Bolivia

- Rutas para ser operadas por México

Puntos en México, un punto en Centroamérica, un punto en Sudamérica y dos puntos en Bolivia

- Rutas para ser operadas por el Gobierno de Bolivia
Puntos en Bolivia, un punto en Sudamérica, un punto en Centroamérica y dos puntos en México.
Las líneas aéreas designadas ejercerán los derechos de terceras, cuartas y quintas libertades del aire en las rutas anteriormente especificada.

Convenio con el Gobierno de Canadá:

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en México- cualquier punto o puntos, puntos más allá, cualquier punto o puntos, puntos en Canadá cualquier punto o puntos y puntos intermedios cualquier punto o puntos.
Notas : 1) En puntos intermedios en rutas hacia Canadá, se podrán ejercer derechos propios en tránsito o de parada estancia. No se ejercerán derechos de parada estancia entre puntos en Canadá. A elección de cada aerolínea designada la conexión directa "on line" se podrá realizar en cualquiera de los puntos de la ruta. No se ejercerán derechos de 5ª. Libertad entre puntos intermedios y puntos en Canadá y entre puntos en Canadá y más allá.
2) En cualquiera de las operaciones, se podrá omitir cualquier punto intermedio y/o puntos más allá, siempre y cuando todos los servicios se originen o terminen en México. Los puntos en Canadá, podrán operarse en forma separada o en combinación.
3) Sujeto a los requisitos de normatividad aplicados normalmente por las autoridades aeronáuticas de Canadá, la línea o líneas aéreas designadas en México, podrán celebrar convenios de colaboración con el fin de compartir códigos (es decir, vender transporte bajo su/sus propios códigos) en vuelos operados por la línea o aerolíneas aéreas designadas de Canadá y/o vuelos operados por aerolíneas de terceros países. Todas las aerolíneas, en tales acuerdos, deberán contar con la autorización correspondiente. Las aerolíneas podrán transferir el tráfico entre aeronaves con el fin de compartir código. Queda entendido que no se autorizaran los derechos de 5ª. Libertad para propósitos de código compartido y operaciones de equipo propio.
4) Sin perjuicio de las disposiciones previstas en el Artículo III del presente convenio, el gobierno de México podrá designar hasta dos aerolíneas para operar los servicios aéreos, con equipo propio entre cada punto en México y puntos en Canadá. Se podrán autorizar líneas aéreas adicionales para el servicio de código compartido en los vuelos de las aerolíneas designadas por la otra parte contratante y en los vuelos de aerolíneas de terceros países en cada par de ciudades.
5) Con respecto al párrafo 4 la designación adicional entre Toronto y la Cd. De México se podrá ejercer un año después de la fecha de la firma de memorándum de entendimiento, a menos que sea acordado un periodo más corto.

Convenio con la República de Corea

- Rutas para ser operadas por México
(A) Puntos en territorio mexicano, (B) dos puntos en los Estados Unidos de América para ser designados por México y (C) tres puntos en territorio Coreano.

Condiciones de Operación: 1) Los servicios aéreos regulares en la ruta podrán ser operados en cualquier dirección.

2) La aerolínea designada por el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos podrá omitir en cualesquiera o todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

3) La aerolínea designada podrá combinar en el mismo vuelo cualquier punto o puntos de la columna (a) con cualquier número de puntos de la columna (C).

4) La aerolínea designada tendrá derecho de operar tres (3) frecuencias semanales en ambas direcciones con aeronaves de cualquier tipo, a excepción del equipo supersónico.

5) La aerolínea designada podrá servir cualquier punto intermedio sin derechos de tráfico de quinta libertad.

- Rutas para ser operadas por la República de Corea
(A) Puntos en territorio coreano, (B) dos puntos en los Estados Unidos de América para ser designados por Corea, y (C) tres puntos en territorio mexicano.
Condiciones de Operación: 1) Los servicios aéreos regulares en la ruta podrán ser operados en cualquier dirección.
2) La aerolínea designada por el gobierno de la República de Corea podrá omitir en cualesquiera o todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en el territorio de Corea.
3) La aerolínea designada podrá combinar en el mismo vuelo cualquier punto o puntos de la columna (A) con cualquier número de puntos de la columna (C)
4) La aerolínea designada tendrá derecho a operar tres (3) frecuencias semanales en ambas direcciones con aeronaves de cualquier tipo, a excepción del equipo supersónico.
- 4) La aerolínea designada podrá servir cualquier punto intermedio sin derechos de tráfico de quinta libertad.

Convenio con la República de Costa Rica

- Rutas para ser operadas por México
 - a) Ciudad de México, México - puntos en Centroamérica, San José, Costa Rica y más allá a Ciudad de Panamá, Panamá - Bogotá, Colombia - Caracas, Venezuela - Quito, Ecuador - Lima, Perú.
 - b) Cancún ó Mérida o Cozumel, México - puntos en Centroamérica - San José, Costa Rica y más allá a Ciudad de Panamá, Panamá - Bogotá, Colombia - Caracas, Venezuela - Quito, Ecuador - Lima Perú.
 - 1) La empresa aérea designada por el Gobierno de México, tendrá derechos de 5ª Libertad en los puntos intermedios de Centroamérica.
 - 2) La empresa aérea designada por el gobierno mexicano, podrá omitir los puntos intermedios de Centroamérica.
 - 3) La empresa aérea designada por el gobierno mexicano, tendrá derechos de 5ª Libertad más allá a Ciudad de Panamá, Panamá - Bogotá, Colombia - Caracas, Venezuela - Quito, Ecuador - Lima, Perú
 - 4) La frecuencia de los servicios en las rutas convenidas será determinada por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
- Rutas para ser operadas por el gobierno de Costa Rica

- a) San José, Costa Rica - puntos en Centroamérica - Ciudad de México, México y más allá a Los Angeles, California, USA.
- b) San José, Costa Rica - puntos en Centroamérica - Cancún, México y más allá a Nueva Orleans y/o Nueva York, EUA.
- c) San José, Costa Rica - puntos en Centroamérica, Huatulco, Acapulco, México - Los Angeles, California, USA.

- 1) La empresa aérea designada por el gobierno de Costa Rica, tendrá derechos de 5ª Libertad en los puntos intermedios de Centroamérica.
- 2) La empresa aérea designada por Costa Rica, podrá omitir los puntos intermedios en las rutas indicadas.
- 3) La empresa aérea designada por el gobierno de Costa Rica, tendrá derechos de 5ª Libertad más allá a Los Angeles, California, en las rutas a y c y Nueva Orleans y/o Nueva York, en la ruta b.
- 4) La frecuencia de los servicios en las rutas convenidas será determinada por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes.

Convenio con el gobierno de Colombia

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en Territorio Mexicano - Bogotá, Colombia, y más allá, vía puntos intermedios en Panamá y Centroamérica .
- Rutas para ser operadas por el gobierno de Colombia
Puntos en territorio Colombiano - México D.F. y más allá, vía puntos intermedios en Panamá y Centroamérica .

Las líneas aéreas designadas podrán omitir en uno o en todos sus vuelos, uno o todos los puntos intermedios, previa aprobación de cada una de las Autoridades Aeronáuticas, de los horarios e itinerarios respectivos.

Mientras las Autoridades Aeronáuticas no acuerden otra cosa, las líneas aéreas designadas ejercerán derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades únicamente.

Las líneas aéreas designadas podrán operar, cada una, en su ruta especificada, hasta un máximo de cinco frecuencias semanales.

Las líneas aéreas designadas podrán operar su ruta especificada con equipo de capacidad hasta de 160 pasajeros.

Convenio con el gobierno de Cuba

- Rutas para ser operadas por México
La Habana y dos puntos adicionales en territorio de la República de Cuba - puntos más allá.
- Rutas para ser operadas por el Gobierno de Cuba
Puntos en territorio del Gobierno de Cuba - México, D.F. y dos puntos adicionales en territorio de los Estados Unidos Mexicanos - Puntos más allá
Los derechos de tráfico de las aerolíneas designadas entre el territorio de la otra Parte Contratante y terceros países, serán establecidos de común acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
Cada Parte Contratante dispondrá de hasta 30 frecuencias semanales en cada dirección, con equipos de su elección, para ser distribuidas entre sus aerolíneas designadas.

Convenio con el gobierno de la República Federativa Checa y Eslovaca

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en México - puntos intermedios - Praga
- Rutas para ser operadas por el gobierno de la República Federativa Checa y Eslovaca
Puntos en Checoslovaquia - puntos intermedios - Ciudad de México / Toluca
La empresa aérea designada podrá, de acuerdo con sus itinerarios, omitir los puntos intermedios en determinadas rutas en cualquiera o en todos sus vuelos.
Los puntos intermedios serán determinados por mutuo acuerdo de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Convenio con el gobierno de la República de Chile

- Rutas para ser operadas por México
Estados Unidos Mexicanos, vía puntos intermedios a su elección, en países de Latinoamérica y el Caribe, a Chile y más allá a Chile
- Rutas para ser operadas por el Gobierno de la República de Chile
Chile, vía puntos intermedios a su elección, en países de Latinoamérica y el Caribe, a los Estados Unidos Mexicanos y más allá de los Estados Unidos Mexicanos.

Convenio con el Gobierno de Ecuador

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en Territorio de los Estados Unidos Mexicanos - un punto intermedio de Centroamérica - dos puntos en territorio ecuatoriano - un punto más allá
- Rutas para ser operadas por el Gobierno de Ecuador
Puntos en territorio de la República del Ecuador - un punto intermedio en Centroamérica - dos puntos en territorio mexicano - un puntos más allá.

Condiciones de operación :

- 1) Las aerolíneas designadas, podrán omitir el punto intermedio y el punto más allá que un punto de partida en el país de origen de la aerolínea sea cubierto en cada vuelo.
- 2) Las aerolíneas designadas no podrán operar en un mismo vuelo dos puntos en territorio mexicano o ecuatoriano.
- 3) Las aerolíneas mexicanas o ecuatorianas designadas operarán bajo derechos de 3ª y 4ª Libertades.
- 4) El punto intermedio y el punto más allá serán autorizados por sus autoridades aeronáuticas respectivas, previa solicitud de las aerolíneas designadas.
- 5) La ruta autorizada se operará con un máximo de 7 frecuencias semanales, distribuidas entre las líneas designadas, utilizando cualquier tipo de aeronave.
- 6) Los itinerarios de vuelos para los servicios convenidos serán presentados para su aprobación ante las Autoridades Aeronáuticas por lo menos con 30 días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con 48 horas de anticipación.

Convenio con la República de Francia

- Rutas para ser operadas por México
De México vía Miami y Madrid a Francia y más allá a Francfort y viceversa
- Rutas para ser operadas por la República de Francia

De Francia vía Houston y Nueva York (1) a México y viceversa (1) por Nueva York, vuelos de carga únicamente

1.- Las empresas de transporte aéreo designadas por las Partes Contratantes podrán, según les convenga, en todo o en parte de sus servicios de pasajeros y de carga :

- comunicar uno o varios puntos intermedios y más allá no mencionados en el Cuadro de Rutas sin derechos de tráfico entre esos puntos y el territorio de la otra Parte Contratante;
- omitir escalas en uno o varios puntos de las rutas autorizadas;
- comunicar varios puntos en las rutas autorizadas según la combinación y el orden de su elección;
- coterminar los puntos de sus rutas autorizadas en el territorio de la otra Parte Contratante;
- terminar sus vuelos en el territorio de la otra Parte Contratante o más allá, siempre que el punto de origen o de destino de los servicios este en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la empresa de transporte aéreo.

2.- Los derechos de tráfico en uno o varios puntos intermedios o más allá que no figuren en el cuadro de rutas sólo se podrán conceder previo acuerdo o eventualmente, previa consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Convenio con la República de las Filipinas

- Rutas para ser operadas por México
 - 1) México, DF-San Francisco, Calif. (EUA) Honolulu-Wake-Guam-Manila (Filipinas).
 - 2) México DF-Los Angeles, Calif. (EUA) o San Francisco, Calif. (EUA) - Vancouver (Canadá) - Shemya (Islas Aleutianas) - Tokio (Japón) - Manila (Filipinas)
 - Rutas para ser operadas por la República de Filipinas
 - 1) Manila (Filipinas)-Guam-Wake-Honolulu-San Francisco, Calif. (EUA)-México, DF.
 - 2) Manila (Filipinas)-Tokio (Japón)-Wake-Honolulu-San Francisco, Calif.(EUA)-México, DF.
- a) Una línea aérea designada por cada Parte Contratante tendrá derecho a operar servicios de transporte aéreo en ambas direcciones, en cada una de las rutas aéreas determinadas, vía puntos intermedios, y a efectuar aterrizajes regulares en el cada territorio de las Partes Contratantes especificados anteriormente.
- b) La línea aérea designada por cada Parte Contratante no podrá transportar pasajeros, correo o carga, por contrato o remuneración, de un punto a otro en los territorios de las Partes Contratantes.
- c) Cualquier punto o puntos de las rutas arriba especificadas podrá ser omitido a opción de la línea o líneas aéreas designadas, en cualquier vuelo o en todos sus vuelos.

Convenio con la República de Guatemala

- Rutas para ser operadas por México
- Puntos originados en territorio mexicano a puntos en Guatemala y más allá a Centro y Sudamérica.
- 1) Las empresas aéreas designadas podrán omitir en uno o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos más allá.

- 2) Las empresas aéreas designadas operarán las rutas en la forma siguiente:
Frecuencia: hasta siete (7) frecuencias a la semana en el segmento Distrito Federal-Guatemala y desde otros puntos en territorio mexicano estará al acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambos países.
Al demostrar que el tráfico requiere ampliación de frecuencias en esos dos (2) puntos, éstos serán autorizados a la brevedad.
 - 3) Una línea aérea por ruta.
En caso se demuestre que el tráfico de la 3ª. y 4ª. Libertades requieren de ampliación de servicios entre estos dos puntos, éstos serán autorizados.
- Rutas para ser operadas por Guatemala
Puntos originados en territorio guatemalteco a puntos en México y más allá.
- 1) Las empresas aéreas designadas podrán omitir en uno o en todos los vuelos cualquier punto o puntos más allá.
 - 2) Las empresas aéreas designadas operarán sus rutas en la forma siguiente :
Frecuencia: hasta siete (7) frecuencias a la semana en el segmento Distrito Federal - Guatemala y desde otros puntos en territorio guatemalteco estará al acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambos países.
Al demostrar que el tráfico requiere ampliación de frecuencias en esos dos (2) puntos, éstos serán autorizados a la brevedad.
 - 3) Una línea aérea por ruta
En caso se demuestre que el tráfico de la 3ª. y 4ª. libertades requiere de ampliación de servicios entre esos dos (2) puntos, éstos serán autorizados.

Ruta Maya: hasta cinco (5) aerolíneas por ruta, por país. Existe un Proyecto de Acuerdo Multilateral de Ruta Maya en proyecto aún, donde se aplicarán estas negociaciones a los países de México, Guatemala, El Salvador, Belice y Nicaragua.
Equipo: bimotores, hélice o aeronave de turbina de cabina angosta.

Convenio con el Gobierno del Reino de los Países Bajos (Holanda)

- Rutas para ser operadas por México, una línea aérea designada por el gobierno mexicano tendrá el derecho de operar los servicios aéreos en ambas direcciones, en la ruta: Puntos en México- Toronto y/o Montreal- Amsterdam
 - Rutas para ser operadas por el Reino de los Países Bajos (Holanda), una línea aérea designada por el gobierno de los Países Bajos tendrá el derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, en cada ruta especificada : a) puntos en los Países Bajos - Montreal y/o Toronto - Chicago y/o Houston - Ciudad de México. b) puntos en las Antillas Neerlandesas - Barranquilla - Panamá - San José - Guatemala - Kingston - Montego Bay - Cozumel - Cancún - Ciudad de México.
- 1.- La línea aérea designada por el Gobierno Mexicano tendrá derecho a operar 4 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Boeing 747 o cualquier tipo similar de aeronave.
 - 2.- La línea aérea designada por el gobierno del reino de los Países Bajos en la ruta arriba especificada, será una línea aérea con domicilio en los Países Bajos, que tendrá derecho a operar 4 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Boeing 747 o cualquier tipo similar de aeronave.

3.- La línea aérea designada por el gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta b, será una línea aérea con domicilio en las Antillas Neerlandesas, que tendrá derecho a operar 3 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Douglas DC-9 o cualquier tipo similar de aeronave.

4.- Las líneas aéreas designadas, podrán omitir uno o todos los puntos intermedios especificados en el cuadro de rutas con la excepción de Cozumel en la ruta b) del gobierno de Reino de los Países Bajos, en uno o en todos los vuelos.

5.- La línea aérea designada por el gobierno mexicano, disfrutará de todos los derechos de tráfico en la ruta especificada anteriormente.

6.- La línea aérea designada por el gobierno del reino de los Países Bajos en la ruta b) disfrutará de derechos comerciales de tráfico solamente entre las Antillas Neerlandesas y la Ciudad de México y entre las Antillas Neerlandesas, Barranquilla y Guatemala por un lado y Cozumel y Cancún por el otro.

Convenio con el gobierno del Reino de España

- Rutas para ser operadas por México

Puntos en territorio mexicano - un punto en los Estados Unidos de América (Miami) un punto intermedio en Canadá - Madrid - y Barcelona y puntos más allá (Roma o Paris).

- Rutas para ser operadas por España

Puntos en territorio español - un punto en Canadá - (Montreal) un punto en los Estados Unidos de América (Miami) - Ciudad de México y Cancún y puntos más allá (Guatemala)

Convenio con el gobierno de la República de Italia

- Rutas para ser operadas por México

Puntos en México - un punto en Europa que no sea en Italia - Roma

Condiciones de operación: 1) La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos el punto intermedio.

2) La línea aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de 5ª. Libertad hacia y desde el punto en Europa, y tendrá el derecho de cambiar el punto intermedio en Europa, dando aviso a la otra parte con tres meses de anticipación.

3) La línea aérea designada podrá operar, durante el primer año de operación, 3 frecuencias semanales en la ruta especificada. Después del primer año de operación, de acuerdo con sus intereses, podrá operar hasta 7 frecuencias semanales sin previa consulta, sin embargo, deberá cualquiera de las Partes notificarlo previamente a la otra por escrito y unilateralmente en un tiempo razonable. Se podrá utilizar cualquier tipo de equipo, excepto supersónico.

- Rutas para ser operadas por Italia

Puntos en Italia - un punto en el Continente Americano que no sea en México - Ciudad de México

Condiciones de operación: 1) La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos el punto intermedio.

2) La línea aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de 5ª. Libertad hacia y desde el punto en el Continente Americano, y tendrá el derecho de cambiar el punto

intermedio en el Continente Americano, dando aviso a la otra parte con tres meses de anticipación.

3) La línea aérea designada podrá operar, durante el primer año de operación, 3 frecuencias semanales en la ruta especificada. Después del primer año de operación, de acuerdo con sus intereses, podrá operar hasta 7 frecuencias semanales sin previa consulta, sin embargo, deberá cualquiera de las Partes notificarlo previamente a la otra por escrito y unilateralmente en un tiempo razonable. Se podrá utilizar cualquier tipo de equipo, excepto supersónico.

Convenio con el gobierno de Japón

• Rutas para ser operadas por México

Puntos en México - Los Angeles - Honolulu - Vancouver - Tokyo o Sapporo u Osaka - tres puntos más allá en el Lejano Oriente, India y Oceanía para ser especificados posteriormente.

1) La línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, después de inaugurar los servicios aeronáuticos internacionales en el Aeropuerto Internacional de Kansai, podrá ejercer las operaciones acordadas.

2) La línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos no ejercerá derechos de tráfico entre los puntos intermedios y Tokyo o Sapporo u Osaka ni entre Tokyo o Sapporo u Osaka y puntos más allá en ambas direcciones.

3) Los servicios acordados, prestados por la línea aérea designada de cualquier Parte Contratante, pero otros puntos de la ruta especificada podrán, a opción de la línea aérea designada, ser omitidos en uno o en todos los vuelos.

• Rutas para ser operadas por Japón

Puntos en el Japón - Vancouver - Honolulu - Los Angeles - México, D.F. - Bogotá o cualquier otro punto para ser acordado posteriormente - San Paulo y/ o Rio de Janeiro.

La línea aérea designada del Japón no ejercerá derechos de tráfico entre puntos intermedios y México, D.F. ni entre México, D.F. y puntos más allá, en ambas direcciones.

Convenio con el gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo

• Rutas para ser operadas por México

Puntos en territorio mexicano - puntos intermedios - puntos en Luxemburgo - puntos más allá

1) Las rutas podrán ser operadas en cualquier dirección

2) Las empresas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos

• Rutas para ser operadas por Luxemburgo

Puntos en territorio de Luxemburgo - puntos intermedios - puntos en México - puntos más allá

1) Las rutas podrán ser operadas en cualquier dirección

2) Las empresas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en el territorio del Gran Ducado de Luxemburgo.

Convenio con el gobierno de Malasia

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en México, un punto en Estados Unidos de Norteamérica, un punto en Asia, un punto en Malasia, puntos más allá.
- Rutas para ser operadas por Malasia
Puntos en Malasia, un punto en Asia, un punto en Estados Unidos de Norteamérica, un punto en México, puntos más allá.

La aerolínea o aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes podrán omitir en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos a cualquiera de los lugares antes señalados.

Convenio con el gobierno de Nueva Zelanda

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en México, puntos intermedios, a puntos en Nueva Zelanda, puntos más allá.
 - Rutas para ser operadas por Nueva Zelanda
Puntos en Nueva Zelanda, puntos intermedios, a puntos en México, puntos más allá.
- 1) La línea aérea designada podrá operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones, y omitir o en todos sus vuelos, cualquier punto o puntos, siempre y cuando el vuelo inicie o termine en el territorio de cada Parte Contratante.
 - 2) Se autoriza la línea aérea designada de cada Parte Contratante a ejercer derechos de tráfico de 3ª. Y 4ª. Libertades.
 - 3) La línea aérea designada podrá ejercer derechos de tráfico de 5ª Libertad cuando las autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes lo acuerden y lo autoricen previamente.
 - 4) En puntos intermedios en rutas hacia México y/o Nueva Zelanda y puntos en México y/o Nueva Zelanda, se podrán ejercer derechos propios de tránsito o de parada estancia. Los derechos de parada estancia se ejercerán entre puntos de cada territorio de las Partes Contratantes sólo en vuelos de código compartido con una aerolínea mexicana y /o neozelandesa. A opción de cada aerolínea designada, la conexión directa *on line* se podrá realizar en cualquiera de los puntos de la ruta.
 - 5) Sujeto a los requisitos de normatividad aplicados normalmente por las Autoridades Aeronáuticas, la línea o líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes, podrán celebrar convenios de colaboración con el fin de compartir códigos, es decir vender transporte bajo sus propios códigos, en vuelos operados por la línea o líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes y/o en vuelos operados por líneas aéreas de terceros países. Todas las líneas aéreas, en tales acuerdos, deberán contar con la autorización correspondiente. Las líneas aéreas podrán transferir el tráfico entre aeronaves con el fin de compartir el código. Estas condiciones de operación en código compartido se sujetarán al principio de reciprocidad entre ambos países.
 - 6) Los itinerarios de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con 30 días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse en cuarenta y ocho horas de anticipación.

Convenio con la República de Panamá

- Rutas para ser operadas por México
Ciudad de México - Ciudad de Panamá, Panamá- Caracas, Venezuela y viceversa

- Rutas para ser operadas por el gobierno de la República de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá - Managua, Nicaragua y/o San Pedro Sula , Honduras - Ciudad de México y viceversa.

1.- Las rutas autorizadas se operarán con un máximo de 7 frecuencias semanales, distribuidas entre las aerolíneas designadas, utilizando cualquier tipo de aeronave.

2.- Las aerolíneas designadas por cada Gobierno Panamá podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª Libertad en los tramos Managua- Ciudad de México - Managua y San Pedro Sula - Ciudad de México - San Pedro Sula y por parte del Gobierno Mexicano ejercerá derechos de 5ª. Libertad en el tramo Ciudad de Panamá - Caracas - Ciudad de Panamá.

Convenio con la Federación de Rusia

Ambas autoridades acordaron el establecimiento de derechos de tráfico de 5ª. Libertad para ambos países de la siguiente manera

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en México, Puntos intermedios (Frankfurt) Puntos en la Federación de Rusia (Moscú, San Petesburgo y un tercer punto por determinar) puntos más allá
- Rutas para ser operadas por Rusia
Puntos en la Federación de Rusia, puntos intermedios , y puntos en México (Shannon - Ciudad de México - Shannon, Shannon - Acapulco- Shannon y Shannon - Cancún - Shannon) puntos más allá

Convenio con la República de Portugal

- Rutas para ser operadas por México

México- un punto intermedio - Lisboa y/u otro punto en Portugal - un punto más allá

Para operar los servicios a los que se refiere éste párrafo la aerolínea designada por los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de :

- a) Desembarcar en Portugal tráfico de pasajeros, carga y correo embarcados en México
- b) Embarcar en Portugal tráfico internacional de pasajeros, carga y correo destinados a México.

- Rutas para ser operadas por Portugal

Portugal - punto intermedio - Ciudad de México y/u otro punto en México - un punto más allá.

Para operar los servicios a los que se refiere éste párrafo la aerolínea designada por Portugal tendrá derecho de :

- a) Desembarcar en México tráfico internacional de pasajeros, carga y correo que hayan sido embarcados en Portugal;
- b) Embarcar en México tráfico internacional de pasajeros, carga y correo destinados a Portugal.

Las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes podrán omitir cualquiera de los puntos arriba mencionados, previendo que los servicios acordados en la ruta inicien en un punto del territorio de la Parte Contratante que haya designado a la aerolínea. La inclusión u omisión de dichos puntos deberá ser anunciada al público en su debido tiempo.

La aerolínea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, podrá operar un punto intermedio y/o un punto más allá, a su elección, en las rutas antes especificadas.

La aerolínea designada por cualquiera de las Partes Contratantes podrá tener el derecho de embarcar o desembarcar en el territorio de la otra Parte Contratante tráfico internacional de pasajeros, carga y correo destinados por u originados en un punto intermedio y/o un punto más allá de las rutas especificadas en el cuadro de rutas, sujeto al acuerdo y aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, para ser establecido entre las aerolínea designadas.

Convenio con el gobierno del Perú

- Rutas para ser operadas por México

Puntos en México vía puntos intermedios a puntos en Perú y puntos más allá.

- Rutas para ser operadas por Perú

Puntos en Perú vía puntos intermedios a puntos en México y puntos en los Estados Unidos de América y más allá.

Las aerolíneas aéreas designadas podrán omitir en uno o en todos sus vuelos uno o algunos puntos intermedios.

Las aerolíneas designadas por cada Parte podrán operar hasta 21 frecuencias semanales en la ruta especificada por cada Parte, con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades del aire.

En relación con la capacidad corresponde a las aerolíneas designadas la determinación del equipo a utilizarse, en cuyo caso las equivalencias serán las siguientes:

Avión con capacidad hasta 200 pasajeros = 1 frecuencia

Avión con capacidad hasta 300 pasajeros = 1.5 frecuencias

Avión con capacidad de más de 300 pasajeros = 2 frecuencias

Las Partes acordaron que las respectivas Autoridades Aeronáuticas se harán llegar la lista de los Aeropuertos en su territorio, autorizados para recibir vuelos internacionales.

Convenio con el gobierno del Polonia

- Rutas para ser operadas por México

Puntos en México - un punto en los Estados Unidos de América y/o Canadá - dos puntos en Europa - puntos en Polonia.

- Rutas para ser operadas por el gobierno de Polonia

Puntos en Polonia - un punto en Europa - un punto en Africa - un punto en los Estados Unidos de América y/o Canadá - puntos en México

Convenio con el gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte

- Rutas para ser operadas por México

Puntos en territorio mexicano, puntos intermedios, puntos en territorio de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, puntos más allá.

- Rutas para ser operadas por Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Puntos en el territorio de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, puntos intermedios, puntos en territorio mexicano, puntos más allá.

Por lo que respecta a las operaciones de código compartido, fueron acordadas siempre y cuando dicha operación sea llevada a cabo por las líneas aéreas designadas de ambos países, sin la intervención de líneas aéreas de terceros países y a su vez la operación en código compartido sea realizada por pares de ciudades entre los territorios de ambos estados.

Convenio con el gobierno de la República Dominicana

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en territorio mexicano - dos puntos en territorio de la República Dominicana - puntos más allá.
- Rutas para ser operadas por el gobierno de la República Dominicana
Puntos en territorio de la República Dominicana - dos puntos en territorio mexicano - puntos más allá.

Convenio con el gobierno de Suiza (Confederación Helvética)

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en México, dos puntos en Europa, 3 puntos en Suiza - puntos más allá
 - Rutas para ser operadas por Suiza
Puntos en Suiza, un punto en los Estados Unidos de Norteamérica, Ciudad de México y/o Cancún y/o Acapulco y/o Guadalajara, puntos más allá.
- 1.- Los servicios aéreos previstos se podrán operar con cualquier equipo, excepto el supersónico.
 - 2.- La línea aérea designada de cada una de las partes contratantes podrá operar hasta 7 vuelos semanales en la ruta especificada.
 - 3.- Los puntos intermedios señalados y los puntos más allá de las rutas especificadas, se podrán omitir en algunos o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada y podrán terminar cualquiera de los servicios considerados en el territorio de la otra Parte Contratante.
 - 4.- Las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes no gozarán de derechos de 5ª. Libertad en los puntos intermedios, excepto en los señalados en sus respectivas rutas.
 - 5.- Las líneas aéreas designadas podrán elegir libremente los puntos intermedios en las regiones respectivas.
 - 6.- Ni los derechos de cabotaje, ni los derechos de parada-estancia (stop-over) podrán ser ejercidos en territorio de las Partes Contratantes.
 - 7.- Las líneas aéreas designadas no podrán operar más de dos puntos de entre los mencionados, en el territorio de las Partes Contratantes.

Convenio con el gobierno de la Singapur

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en México, cualesquiera puntos intermedios, Singapur, cualesquiera puntos más allá.
- Rutas para ser operadas por Singapur
Puntos en Singapur, cualesquiera puntos intermedios, puntos en México, cualesquiera puntos más allá

Convenio con el gobierno Tailandia

- Rutas para ser operadas en ambas direcciones por la línea aérea designada por el gobierno de México
Puntos en territorio mexicano- dos puntos intermedios en América del Norte - un punto intermedio en Asia - puntos en Tailandia - un punto más allá.
- Rutas para ser operadas en ambas direcciones por la línea aérea designada por el Gobierno de Tailandia
Puntos en Tailandia - un punto intermedio en Asia - dos puntos intermedios en América del Norte - puntos en territorio mexicano - un punto más allá

Convenio con el gobierno de la Venezuela

- Rutas para ser operadas por México
Puntos en territorio mexicano - vía puntos intermedios hasta Caracas y viceversa
- Rutas para ser operadas por Venezuela
Puntos en territorio venezolano - vía puntos intermedios hasta la Ciudad de México y viceversa.
Sin derechos de tráfico de 5ª. Libertad entre los puntos intermedios de ambas ciudades, (Caracas y Ciudad de México) y viceversa.
La línea aérea designada tendrá derecho a omitir en uno o en todos sus vuelos las escalas intermedias.

La Secretaria de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ha otorgado permisos unilaterales para operar en territorio mexicano, sin mediar un convenio con el gobierno respectivo, sino sólo basándose en reciprocidad, a las siguientes líneas aéreas:

Aerolíneas Nicaragüenses, SA	Managua-San Salvador-México Managua- México
Taca Internacional	San Salvador- México San Salvador- México-Los Angeles
Transportes Aéreos Nacionales (TAN)	Tegucigalpa- San Pedro Sula- México

Cabe hacer mención de que nos referimos exclusivamente a la Tercera, Cuarta y Quinta Libertad del Aire, pues en la Primera Libertad, facultad de volar por un territorio sin aterrizar y la Segunda Libertad, derecho de aterrizar para fines no comerciales, son, en realidad derechos que no afectan al transporte aéreo comercial internacional.

En cambio en la Tercera, Cuarta y Quintas Libertades son fundamentales, tratándose específicamente de la aviación internacional comercial, siendo muy claros sus conceptos de derecho de explotación del tráfico aéreo internacional.

No obstante que México no ha suscrito el convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, mismo que hemos hecho referencia en páginas anteriores, la política tradicional de México ha sido otorgar derechos de Tercera y Cuarta Libertades a las líneas aéreas extranjeras.

Aquí, valdría la pena mencionar la doctrina Profesor Ferreira, de la Universidad de Córdoba, Argentina, elaborada hace algunos años, y que puede resumirse de la siguiente manera: "...cada Estado no puede ni debe disponer, en principio, más que de su propio tráfico, porque de otro modo se violaría la Soberanía de las Naciones y su derecho a disponer de sus propios bienes, pues los principios de la propiedad rigen tanto para los individuos como para los Estados".¹¹¹

De acuerdo con esta doctrina, el tráfico existente, por ejemplo entre México y Guatemala, debe ser explotado únicamente por líneas aéreas mexicanas y guatemaltecas, ya que dicho tráfico pertenece a sus respectivas naciones.

Esta misma doctrina admite la aplicación de la Quinta Libertad para solucionar situaciones, de hecho mientras dura la incapacidad de ese país para llevar o traer al exterior su propio tráfico. Siguiendo el ejemplo antes mencionado, la interpretación que se da ante la imposibilidad de ambos países de explotar en tráfico existente entre ellos, se consideró que una tercera línea aérea proveniente de otro país la explote mientras cualquiera de los dos convenidos este imposibilitado para hacerlo.

El mismo convenio de Transporte Aéreo Internacional, elaborado en Chicago y tocante a la Tercera y Cuarta Libertades como obligatorias, anula la Quinta Libertad como obligatoriedad estipulada en el artículo 7, sección J, párrafo 5º. Esta salvedad se incluyó en beneficio de las naciones pequeñas en materia de transporte aéreo, que tenían con justificada razón, el acaparamiento por parte de las grandes naciones en rutas internacionales, impidiéndoles con ello el poder desarrollar sus propios servicios internacionales, y en particular en la explotación de su propio tráfico.

La doctrina del Profesor Ferreira sobre "el derecho de cada Estado de disponer de su propio tráfico es una consecuencia de la soberanía e igualdad de los Estados", no obstante los años pasados desde que fue elaborada, sigue siendo válida para todos los países, que como México, desean alcanzar el sitio que les corresponda en la aviación internacional.

De esta manera y como se puede ver al inicio de este capítulo en cuanto a la política de negociación internacional aérea, México siempre se ha caracterizado por su cautela al otorgar derechos de Quinta Libertad; puede decirse que estos derechos sólo se han concedido en dos casos: cuando sus líneas aéreas no operan al punto a donde se convienen ejercer esos derechos y es necesario contar con ese servicio; y cuando a cambio de derechos similares así se conviene.

Los países que cuentan con grandes recursos en materia de aviación por el contrario, y como es natural, combaten estas ideas y argumentan que es necesario llevar los beneficios

¹¹¹ Enrique Loaeza Tovar, **Estudios sobre Derecho Internacional**, Asociación Mexicana de Derecho Internacional, México 1975, p.39

de la aviación a aquellos países que no cuentan con condiciones de transporte propias para comunicarse. De esta manera establecen rutas denominadas de *largo recorrido* y se dedican a explotar el tráfico existente en ella. El argumento más socorrido por los países, cuyas líneas aéreas se dedican a establecer estos servicios consiste en afirmar que la operación de una ruta de largo recorrido es muy costosa, y que el tráfico de la Tercera y Cuarta Libertades no es suficiente para mantenerlo; entonces solicitan a los países con quienes poseen derechos de Quinta Libertad, la solicitud de explotación comercial de la ruta.

Como ya se ha dicho, el tráfico de Tercera y Cuarta Libertades existentes entre dos países pertenece a las líneas aéreas de esos dos países, y ese tráfico es el único que propiamente pueden explotar, pues el tráfico entre dos terceros países pertenece a las líneas aéreas de esos países. En consecuencia cuando se concluye un convenio sobre transporte aéreo entre dos países, sólo deberá ocuparse de reglamentar esa clase de tráfico. Ese sería el principal, y valga decirlo, exclusivo objeto de un convenio bilateral sobre la materia.

Sin embargo, ya se mencionó con anterioridad, que la operación de las rutas aéreas entre dos países distantes es muy costoso y se requiere por tanto, no sólo el tráfico de Tercera y Cuarta Libertades para que resulte rentable tal operación, sino también de un tráfico complementario para lograr mayor rentabilidad en las operaciones de ruta. Ese tráfico complementario sólo será el existente entre los países intermedios de la ruta de tráfico de Quinta Libertad. Por esta razón en los convenios bilaterales se incluyen, a veces, estipulaciones sobre los derechos de la Quinta Libertad.

Así, pueden concederse derechos de Quinta Libertad si el país que los concede no cuenta con servicios propios al punto solicitado, o si a cambio de ellos obtiene derechos de la misma categoría. En este último caso, deben tomarse muchas precauciones y sólo es aconsejable entre países con iguales recursos en materia de aviación; pues de otra manera, las consecuencias serían muy serias.

Por ejemplo, si en un país en vías de desarrollo hablando de recursos en aviación intercambia con un país desarrollado derechos de Quinta Libertad, puede suceder que, en primer lugar, no obtenga ningún beneficio de ello, pues es difícil que las líneas aéreas del país en desarrollo puedan competir con las del desarrollado en el transporte desde el territorio de éste último a un tercero. En segundo término, si los derechos de Quinta Libertad se conceden a las líneas aéreas de un país desarrollado, a un punto al cual operen las líneas aéreas del país en vías de desarrollo, aquellas acabarán por ahogar a éstas, debido a la desigualdad de recursos, y los derechos de Quinta Libertad, que se dieron como complementarios, terminan por ser prioritarios. Aquí tenemos otra situación, el control que debe ejercerse sobre las líneas aéreas que ejercen los derechos de Quinta Libertad, porque en principio nunca se les niega el carácter de complementarias a los derechos de Quinta Libertad, pero las fórmulas que generalmente se emplean son vagas, y susceptibles de toda clase de interpretaciones; de tal manera que en la práctica se llega a desaprovechar el transporte aéreo, cuyos propósitos consisten fundamentalmente en proporcionar transporte de Tercera y Cuarta Libertades.

Otro problema que se presenta, cuando a derechos comerciales se refiere es la clasificación del tráfico. A primera vista parece no existir dificultades, si tomamos literalmente en cuenta

las definiciones que se han dado de las libertades del aire; sin embargo basta el siguiente ejemplo para darnos cuenta que si se presentan dificultades; un pasajero compra un boleto de avión en los Estados Unidos con destino a México en una línea aérea y posteriormente a Jamaica, con otra línea aérea (ambas estadounidenses) ¿el pasajero será clasificado como de Tercera o Quinta Libertades ?

Aquí de nuevo las opiniones se dividen, unos dirán que es un pasajero de Tercera Libertad, ya que el origen está en los Estados Unidos, y va de ese país a Jamaica, otros afirmarán que se trata de la Quinta Libertad, debido a que toca México. En general, podrá decirse que los países generadores de tráfico estarán de acuerdo con la primera clasificación argumentando que ese pasajero hizo una parada-estancia (stop-over) y que eso no modifica la situación del pasajero. En realidad, esta teoría es producto de la conveniencia, pues si un pasajero hace una parada-estancia en un punto se debe a su interés y por lo tanto ese puede ser también su verdadero destino.

El problema del verdadero origen y destino tiene muchos escollos y mediante él se establece una fuga del uso de Tercera y Cuarta Libertades; además está basado en circunstancias puramente subjetivas del pasajero, es decir, su intención de seguir o no el viaje. Y en un viaje circular, cabe preguntar ¿cuál será el verdadero origen y el verdadero destino del pasajero?

Muchos son los problemas en el mercado internacional con los que tienen que enfrentarse la aviación mexicana, sin embargo, además de la competencia comercial que representan las líneas aéreas extranjeras, no la competencia sana y leal, sino la que mediante recursos ilimitados hacen incosteable y ruinosa cualquier operación internacional de las líneas aéreas mexicanas .

Supongamos una ruta internacional entre México y cualquier punto en el extranjero, en donde existe cierta cantidad de tráfico susceptible de ser dividido entre la empresa mexicana y la extranjera. Si se guardara una justa proporción entre la demanda de servicios y su oferta, ese tráfico se dividirá mediante un procedimiento natural entre las dos empresas, pero si una de ellas aumenta la frecuencia de sus servicios ilimitadamente, es lógico que el pasajero usará a la empresa que ofrece comodidad de poder viajar a la hora que desee. La empresa aumenta sus vuelos, podrá operar durante meses con aviones casi vacíos y sufriendo grandes pérdidas pero acabará desplazando a la otra empresa.¹¹²

¹¹² Este capítulo con base en las entrevistas concedidas por la Lic. Rosa Ma. Montero Montoya, y la Lic. Leticia Rodríguez Martínez, Jefe del departamento de Documentación y Normas OACI y Jefe de la Oficina de Convenios Internacionales de la DGAC, así como la documentación proporcionada por las mismas.

Capítulo Cuarto

4. Participación Jurídica y Comercial de las Líneas Aéreas Mexicanas en el Mercado Nacional y en el Proceso de Globalización Mundial Aéreo

4.1. Análisis legal de la Concentración entre Aeroméxico y Mexicana de Aviación

Como lo hemos visto en Capítulos anteriores, la historia de Mexicana y Aeroméxico, desde sus inicios se ha caracterizado por verse inmersa en dificultades económicas y financieras que les ha impedido a ambas un desarrollo progresivo y uniforme. Dichas dificultades, han sido tan graves que han llevado a ambas empresas a declararse en suspensión de pagos e incluso hasta la quiebra de una de ellas. De esta forma cabe recordar los problemas vividos por Mexicana de Aviación a finales de la década de los sesenta, cuando habiéndose declarado la suspensión de pagos de la empresa, el vicepresidente de su consejo de administración Crescencio Ballesteros, convenció a los dueños de Panamerican Airways para que le vendieran su parte de Mexicana en vez de enviarla a la quiebra. Esta negociación resultó muy oportuna para Mexicana de Aviación, ya que durante ese periodo concretó la internacionalización de la aviación en México. Sin embargo, el periodo de desarrollo sólo duraría algunos años, ya que en 1982 otros problemas económicos orillarían a los accionistas a vender la empresa al gobierno federal.

Por su parte, Aeroméxico se vio envuelta en otra serie de problemas económicos y financieros, que también la llevarían finalmente a ser controlada por el gobierno federal.

En manos del gobierno federal Mexicana y Aeroméxico, conocieron los sabores de la inadecuada administración burocrática con todas las consecuencias que ello conlleva, siendo así que los contratos colectivos crecieron en sus peticiones y logros contractuales, el número de empleados se multiplicó, aparecieron las rutas de compromisos políticos no siempre rentables. Todo ello aunado a que con la crisis económica de 1982, se dejaron de comprar refacciones y los equipos aéreos comenzaron a envejecer. La crisis de Mexicana y Aeroméxico, se hizo patente hasta la quiebra de esta última en 1988, creándose posteriormente Aerovías de México SA DE CV.

Esta situación obligó al gobierno federal a ponerlas en venta de inmediato en 1989, a pesar de que la participación estatal se redujo considerablemente nunca desapareció por completo ya que mantuvo el 30% de participación accionaria en ambas empresas.

En el caso de Mexicana de Aviación la compra fue hecha por los hermanos Brenner,¹¹³ cuyos planes de modernización incluían compra de equipo, mantener la planta laboral e impulsar el gran desarrollo de la empresa.

¹¹³ Pablo e Israel Brenner, reconocidos empresarios turísticos dueños de Camino Real Westin durante muchos años, quienes posteriormente compraron Mexicana de Aviación

La Sociedad Aerovías de México SA DE CV, de reciente creación en aquel entonces, ofrecía pasivos financieros y laborales muy atractivos al grupo de inversionistas nacionales que la adquirió.

En la época de los noventa Mexicana y Aeroméxico parecían retomar el camino hacia el desarrollo. De esta forma Mexicana firmó un contrato de arrendamiento financiero con Airbus Industrias con el objeto de recibir 22 aviones a partir de 1991 y hasta mayo de 1998, además de contratar otros equipos de arrendamiento, a tal grado de calcular que con el 40% de la ocupación de cada avión podría cubrirse el costo.

En agosto de 1991, la desregulación incipiente de la aviación civil alentó el surgimiento de nuevas aerolíneas. Con la liberación de rutas y tarifas, con menos restricciones y discrecionalidad para el otorgamiento de permisos y concesiones, se desató una intensa competencia no sólo entre las dos grandes aerolíneas mexicanas, sino entre éstas y las nuevas aerolíneas, las cuales a través de prácticas comerciales agresivas, ganaron mercado reduciendo sustancialmente sus tarifas, uno de los ejemplos fue *Aerocalifornia* cuyo precio de boleto México-Tijuana era poco menos de \$ 1,100 en un trayecto de casi 4 horas, mientras las camioneras cobraban \$ 875 por un trayecto de 40 horas¹¹⁴

La industria de la transportación aérea vivía una etapa de canibalismo de tarifas y una política de cielos abiertos en aviación nacional, jurídicamente negada por las autoridades, pero cuyas concesiones de rutas y tiempos legales de operación reflejaban lo contrario, puso en graves conflictos a toda la aviación nacional.

Por sus altos costos de operación y endeudamiento, Aeroméxico y Mexicana no estaban preparadas para enfrentar ni comercial ni financieramente esta competencia desleal.

Adicional a esto, ambas empresas fueron adquiriendo gradualmente deuda con organismos gubernamentales como Aeropuertos y servicios Auxiliares y Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo. Los pasivos crecieron de tal manera que llevó a que ambas empresas a un endeudamiento cercano a la quiebra.

Después de una evaluación de deudas, Mexicana debía \$1,200 millones de dólares a sus acreedores y para algunos especialistas debía más de su valor.

En Aeroméxico, el ex Presidente Gerardo de Prevoisin, propietario de acciones mediante créditos recibidos de varios bancos, entre ellos Bancomer, Banamex, Serfin e Inverlat, había dado garantía de acciones de la sociedad, mismas que no le pertenecían.¹¹⁵

En ambos casos, los administradores de ambas empresas, incursionaban en la industria por primera vez, en un momento en que las expectativas de desarrollo se visualizaban. En opinión de muchos especialistas de medio, la inexperiencia de sus administradores explica, aunque no justifica el excesivo endeudamiento, los arrendamientos y las adquisiciones de

¹¹⁴ Jaime Hernandez, *El Economista*, sección segundo punto, 12 enero, 1998 (Internet)

¹¹⁵ Jaime Hernandez, "Ceden rutas de Taesa", en *El Economista*, sección Hombres de nombre, 19 de Febrero, 1997 (Internet).

equipo fuera de condiciones de mercado, las contrataciones innecesarias de personal de confianza y otros gastos propios de una administración inadecuada.¹¹⁶

A principios de 1994, comenzaron los trabajos de reestructuración financiera, mediante los cuales diversos bancos adquirieron la posesión de ambas empresas, a través de la adquisición del control de Mexicana por parte de Aeroméxico, operación que fue autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley Federal de Competencia Económica. En diversos medios, se difundió la idea de que el nuevo Aeroméxico tomaba las riendas de la milenaria Mexicana.

En consideración e la Comisión Federal de Competencia, la operación autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, representó sólo un paliativo de grandes consecuencias para ambas aerolíneas, las cuales bajo una sola administración cayeron en una situación financiera insostenible. Los bancos asumieron el control de la empresa en septiembre de 1994.

En 1995, continuaron los trabajos de reestructuración que denotaron con la transformación de 560 millones de dólares, que eran deuda en acciones de la empresa con lo cual sus acreedores bancarios tomaron el control absoluto del grupo.

En mayo de 1995, se solicitó autorización a la Comisión Federal de Competencia, para la formación de una sociedad que se denominaba Corporación Internacional de Aviación, SA DE CV, (CINTRA) y que controlaría y sería la tenedora de acciones de las sociedades de ambas empresas así como de sus subsidiarias.

Al momento de notificar la concentración de ambas empresas, ante la Comisión Federal de Competencia, las instituciones de crédito poseían más del 60% del capital de Aeroméxico, integrado por acciones propiedad de Bancomer, Fideicomisos de bancos que sumados reunían a nueve instituciones y el Fideicomiso de Banamex. A su vez Aeroméxico controlaba directa o indirectamente el 54.6% del capital social de Mexicana.

Ante esta notificación, ambas empresas presentaban un alto grado de integración. Aeroméxico tenía como subsidiarias o asociadas a Aeromexpress, Aerolitoral y Aeroperú, y Mexicana a Aerocaribe, Aerocozumel, Aeromonterrey y Aerolibertad. Además ambas participaban conjuntamente con SEAT, en la prestación de algunos servicios complementarios en aeródromos civiles y a través de Sertel y Sabre, en la oferta de sistemas computarizados de reservaciones aéreas. Asimismo ambas compañías participaban separadamente en otros negocios relacionados con diversas actividades conexas a los servicios aéreos y sus operaciones.¹¹⁷

Los bancos opinaban que, por la diversidad de los tipos de créditos obtenidos, resultaba imposible hacer efectivas sus garantías, y que, la capitalización de los pasivos a través de la

¹¹⁶Comisión Federal de Competencia, **Protección y promoción de la competencia en la aviación comercial**, Informe de Competencia Económica 1997, junio de 1998, México DF p. 104

¹¹⁷Ibid, p.12

controladora, constituía la única opción para lograr la reestructuración financiera y a su vez le permitiría recuperar su capital sin afectar la industria.¹¹⁸

La Comisión Federal de Competencia por medio de una resolución del 14 de agosto de 1995, resolvió y autorizó la conformación de una controladora, condicionando en un inicio, a que ambas empresas de aviación se disociarían al término de tres años, estableciendo de igual manera la restricción sin cambios de rutas e itinerarios.

Ambas empresas presentaron un recurso de reconsideración, donde argumentaban que la temporalidad de tres años, destruía la viabilidad operativa y financiera de las empresas, argumentando que el contexto mundial le permitía a la aviación mexicana competir internacionalmente con la creación de una megatransportadora y que además el desarrollo de la aviación debía contemplarse como un proyecto que requería de un largo plazo y no un periodo de tres años.

La nueva resolución fue autorizada a fines del mismo año, 1995, en este documento se suprimió la condicionante de eliminar el organismo en tres años, del mismo modo se ampliaron las acciones de CINTRA a coordinar la creación de sinergias operativas y buscar fórmulas para eficientar la flota y los servicios ofrecidos por ambas empresas, desaparecía también la restricción de mantener sin cambio alguna de sus rutas e itinerarios.

Al momento de presentar la notificación ante la Comisión para la conformación de CINTRA, la participación de ambas empresas en el renglón de pasajeros transportados era del 73.4%¹¹⁹ la participación antes referida ha crecido hasta representar el 90% de los pasajeros transportados en fechas recientes.¹²⁰

En opinión de la Comisión Federal de Competencia, la ganancia de casi 16.6 puntos porcentuales que actualmente ha venido obteniendo el binomio Aeroméxico-Mexicana, se debe a que por un lado Saro y Taesa, que dejaron de operar, representaban conjuntamente 13.5 puntos porcentuales de participación, mientras que por otro lado Aviacsa y Aerocalifornia aumentaron su participación 4.8 puntos porcentuales.¹²¹

Asimismo, en el informe de competencia económica se indica que el índice de dominio, indicativo usado por la Comisión para evaluar el nivel de concentración en los mercados, pasó de 0.91 en 1994 a 0.96 en 1997 en el renglón de aerolíneas regionales.¹²²

Por otro lado, en 1996 CINTRA tenía una participación superior del 70% en 34 de las 54 rutas más importantes del mercado nacional. En este año, 37 rutas ya alcanzan un porcentaje superior al 70%.

¹¹⁸Ibid, p.121

¹¹⁹ Ibidem

¹²⁰ Guillermo Híjar **Líneas Aéreas** en revista Mundo Ejecutivo, año XVII, No. 215 vol.XXIX marzo 1997, México DF, p. 16

¹²¹ Comisión Federal de Competencia, **Protección ... Op. Cit.** p.121

¹²² Ibid

De un total de 213 aeronaves con que contaban las aerolíneas nacionales en 1996, a CINTRA correspondían 133. En 1977, la flota comercial del país aumentó a 217 unidades, observándose un incremento de 11 unidades en la flota de CINTRA y una disminución de 7 en las de sus competidores. Cintra contó así con 2/3 partes de la flota nacional de este año.¹²³

En su momento se detectaron restricciones legales, regulatorias y administrativas, de las cuales se mencionan las siguientes :

- En México el servicio de transporte aéreo de punto a punto (nacional) está reservado por ley a las aerolíneas nacionales. Además, la participación directa del capital extranjero está limitado al 25% en las empresas aéreas mexicanas. La participación actual del capital extranjero, sin embargo, no es significativa de conformidad con el informe de la Comisión.¹²⁴
- Los tratados bilaterales firmados por México determinan que las aerolíneas de cada país sólo pueden realizar vuelos internacionales, limitando el número de aerolíneas por par de ciudades y la frecuencia de los vuelos. Estos convenios excluyen los servicios de cabotaje.
- En los principales aeropuertos, los servicios complementarios o de apoyo en tierra son proporcionados por una sola empresa, SEAT, subsidiaria de CINTRA y de la cual son accionistas Aeroméxico y Mexicana. Asimismo los pasillos telescópicos son administrados por un concesionario único, Remaconst. No existen reglas que aseguren que estos servicios puedan contratarse bajo principios de equidad y discriminación.
- No existe regulación para asegurar que los sistemas globalizadores de reservaciones impidan discriminar a las empresas de aviación no asociadas a ellos.
- Para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular o de punto a punto, se requiere de una concesión que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y donde cuya ley establece que el concesionario debe acreditar su capacidad financiera técnica, jurídica y administrativa ante esta dependencia, las experiencias y dudosos manejos administrativos y burocráticos crean la incertidumbre de que en la práctica esto podría convertirse en una situación poco confiable para empresas potenciales, formando así una barrera de entrada al mercado.
- Por otro lado La Ley de Aviación Civil establece que, para operar una nueva ruta, las aerolíneas requieren autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mecanismo de autorización discrecional e incluso tiene la capacidad para negar la ruta solicitada, argumentando que ésta se encuentre debidamente servida.
- En el Comité de horarios del aeropuerto de la Ciudad de México se asignan los horarios en disputa mediante el criterio de antigüedad, poniendo así en desventaja a las nuevas empresas.

Durante su desarrollo CINTRA se ha visto involucrada en ciertas conductas desleales, por mencionar algunas :

¹²³ Ibid

¹²⁴ Ibid

- a) La composición dominante de CINTRA le permite aumentar las tarifas aéreas y en la medida que aumenta la participación conjunta de las aerolíneas se incrementa la tarifa.
- b) Derivado de esto, CINTRA permite que sus subsidiarias, al no competir entre sí, fijen tarifas superiores en ciertas rutas.
- c) Se han identificado pares de rutas donde se observan tarifas que pudieran reflejar abuso de poder de mercado. Esta situación se ha detectado en algunas rutas como: México-León, México-Tampico, México-Aguascalientes, Monterrey-Chihuahua, México-Matamoros, y otras turísticas como México-Veracruz, México-Zihuatanejo, México-Huatulco.

En tanto que se ha establecido la viabilidad económica de Aeroméxico y Mexicana, el proceso de competencia en el mercado ha sufrido un deterioro, aunque el hecho nos es totalmente imputable a CINTRA, sin embargo de las seis empresas que prestaban servicio nacional regular en 1995, actualmente sólo quedan cuatro empresas, de las cuales dos son Aeroméxico y Mexicana y las dos restantes, Aerocalifornia y Líneas Internacionales, han visto deteriorada su situación económica y su participación en el mercado.

El binomio Aeroméxico y Mexicana se podía calificar con una unión que tenía un poder sustancial dentro del mercado nacional, poder que se ha venido incrementando desde la conformación de CINTRA, asimismo se han detectado ciertas prácticas monopólicas que han dañado la competencia en esa industria. Por tal motivo la concentración de ambas empresas contradice las prácticas de libre comercio que avala nuestro país.

Sin lugar a duda, el objetivo primordial de la creación de CINTRA, fue indudablemente permitir la rehabilitación financiera y económica de ambas compañías, para que con esta medida se evitara una crisis en el servicio de transportación aérea.

Cabe mencionar que uno de los elementos que en su momento dificultaba resolver la disolución de la concentración entre Aeroméxico y Mexicana, era la participación estatal mayoritaria en el capital accionario de CINTRA, esto se debió a que el gobierno federal mantuvo ciertas acciones desde el momento de su privatización realizada al final de la década de los ochenta y posteriormente le revirtieron muchas más a través del Fondo Bancario de Protección al Ahorro. Y se dice que era un factor que dificultaba tomar una resolución definitiva, en virtud de los intereses políticos que se encontraban en juego, dentro de los que destacan, el hecho, que para el gobierno federal resultaba un negocio muy atractivo el vender en conjunto ambas empresas, lo que le permitía recuperar en mayor medida el costo del rescate de ambas empresas, realizando indirectamente a través del FOBAPROA y que le fue heredado por los bancos. En un inicio prevalecieron los criterios de carácter jurídico y económico sobre los intereses políticos que se encontraban en riesgo, para establecer que la venta conjunta de las empresas representaba una práctica monopólica que dañaría a todos los usuarios del servicio, criterios que a partir de los hechos del 11 de septiembre del 2001 cambiarán el panorama de práctica monopólica a definición de necesidades y urgencias de rescate de la aviación comercial mexicana.

A pesar de las reacciones encontradas en la venta de CINTRA, por un lado hay quienes aseguran que con la venta se abriría la posibilidad de participación de compañías extranjeras, con el riesgo de no tener industria de aviación propia, posibilidad descartada

por ley ya que la nueva Política Aeronáutica establece "... garantizar que el control de las empresas operadoras de transporte aéreo permanezcan en manos de mexicanos."¹²⁵ Por otro lado, están quienes aseguran que las compañías ejercen actitudes monopólicas y con la incursión de nuevos inversionistas extranjeros existirá más competencia y mejores precios.¹²⁶ Posibilidad reducida al 25% de participación de capital.

Uno de los escenarios que se presentan en caso de no consolidarse la venta será salvaguardar la soberanía del país al no permitir intromisión de capitales extranjeros en aerolíneas nacionales y no se daría el cabotaje, es decir, la operación de rutas nacionales por aerolíneas internacionales. El siguiente escenario, en caso de realizarse la venta, los beneficiarios serían los consumidores, ya que ambas aerolíneas estarían entrando a una fase de libre competencia, que traería como consecuencia tarifas más bajas y/o mejor servicio.

A pesar de estar suspendido por el Senado de la República, el proyecto de venta de ambas empresas, por separado en su propuesta inicial, es sólo el principio de un largo proceso de venta, en el que deberán tomar las medidas que sean necesarias para garantizar que el grupo de inversionistas que adquiera cada empresa, pueda sacar económica y financieramente a ambas empresas.

En algunos aspectos la nueva Ley de Aviación Civil se presenta a confusión en cuanto a interpretación, por ejemplo, el Art. 19 que se refiere a la asignación de rutas no especifica claramente a quién deberá asignarse una ruta.

4.2. Tendencias de la Industria Aérea Mexicana y Mundial

4.2.1. Desregulación Mundial y Nacional

El nuevo marco de acción de la aviación internacional derivado de la desregulación del transporte aéreo en Estados Unidos y las políticas neoliberales de la economía de México, han impactado significativamente a la industria aeronáutica nacional. De aquí se derivaron algunas políticas significativas para el presente y futuro de la aviación en México.

En este contexto se entiende la desregulación de los cielos mexicanos (en abril de 1988, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estableció el esquema rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo), aunque se reconoce que la inexperiencia en la administración de las nuevas líneas aéreas del sector (como se recordará se permitió la privatización de las dos compañías troncales en 1989), ha repercutido en el servicio que se pretendía mejorar, sobre todo al enfrentarse con problemas financieros derivados de la operación y de la intensa competencia surgida en el marco nacional.

Este nuevo enfoque ha permitido a la industria aérea operar de manera creciente en un ambiente de libre mercado. Sólo la regulación en materia de seguridad operativa se ha

¹²⁵ Ley de Aviación Civil, punto III, lineamientos de política, regulación, último párrafo.

¹²⁶ Iván Cuellar, "Pista 05", en **Reforma**, Sección Viajes, 17 de junio del 2001, p. 15

mantenido y de hecho se ha fortalecido. Recordemos que los Estados Unidos se desregularon en 1978 y la Unión Europea a partir de 1993.

El impacto de la desregulación internacional afectó el número de líneas aéreas extranjeras que vuelan al país (sobre todo de Estados Unidos); así se podrá explicar la reducción del número de aerolíneas que volaron a México el periodo de 1980 a 1985, años en los que pasó de 34 a 27 empresas, manteniéndose en esa cifra hasta 1987. En 1990 aumenta nuevamente para situarse en 31 aerolíneas. Sin embargo, en el ámbito internacional y salvo algunas excepciones, este sector se ha mantenido protegido ya sea por subsidios gubernamentales o fusiones.

Así, aún en un mundo cada vez más globalizado, las aerolíneas siguen siendo tratadas como una industria especial.

La desregulación ha permitido la libre entrada a nuevas aerolíneas, en los países que la han adoptado, así como la libre competencia para establecer tarifas, rutas, itinerarios, capacidad de equipos y tipos de servicio, misma que se ha manifestado en beneficio para los usuarios a través de tarifas más competitivas, mayores opciones y mejores estándares de seguridad.

Como ya lo hemos expresado en el Capítulo III, en la mayoría de los casos los países utilizan convenios bilaterales para regular la competencia externa en el sector aéreo. El cabotaje permanece cerrado a la competencia de aerolíneas extranjeras en casi todos los países, con excepción de los de la Unión Europea en donde se encuentra en una etapa incipiente. En otras partes del mundo, los fuertes sindicatos de las aerolíneas, pilotos en particular, se oponen rotundamente a ésta posibilidad.

Los Estados Unidos, han venido promoviendo convenios bilaterales de lo que ellos llaman *cielos abiertos*, a través de los cuales las aerolíneas de los dos países signatarios pueden realizar vuelos entre cualquier par de destinos en ambas naciones y, en ocasiones, se otorgan mutuamente Quintas Libertades. Más de 48 naciones han firmado un acuerdo de cielos abiertos, *open skies*, con los Estados Unidos, México aún no lo ha firmado.

La Unión Europea ha propuesto la firma de un convenio multilateral con los países miembros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, a lo cual se han opuesto los Estados Unidos.

México continuó su proceso de desregulación en julio de 1991, con la entrega a las aerolíneas por parte de la SCT de un oficio que les otorgaba libertad para establecer sus tarifas. Fue a partir de esa fecha que aerolíneas como TAESA y Aerolíneas Internacionales se incorporaron al mercado para servir rutas comerciales a lo largo de la República Mexicana. Posteriormente, se lograron avances a partir de 1995 con la promulgación de las Leyes de Aviación Civil de Aeropuertos, que otorgaron mayor certidumbre jurídica. No obstante, la SCT sigue autorizando las rutas. Los itinerarios sólo requieren ser registrados y pueden ser denegados si faltaran posiciones de aterrizaje, "slots", en los aeropuertos. Las líneas aéreas poseen libertad para establecer sus frecuencias.

La problemática que conlleva la desregulación mexicana se ha expresado desde diversos sectores de la industria, algunos expresaban que las líneas aéreas nacionales habían sido desplazadas por las internacionales debido a que la SCT había seguido una política de "apertura indiscriminada" para los charters de las líneas aéreas internacionales, afirmando que esta acción había sido importante y pernicioso para las aerolíneas extranjeras. Hubo presión para exigir una correspondencia entre los que se da a las líneas nacionales y extranjeras, ya que según concedores no existe una relación de equidad entre la oferta y la demanda y se debía balancear la situación mediante el control de rutas.

La situación, no parece tener regreso, la tendencia de la aviación comercial internacional, nos dice que las aerolíneas tendrán que competir en un marco desacostumbrado para ellas, en tanto que hasta hacia unos años laboraron con un marco regulado y protegido por el estado, subsistirán aprovechando los beneficios proporcionales que la situación les permita.

En materia de desregulación, queda todavía camino por recorrer. Por ejemplo, la libre entrada y salida de la industria apenas empieza a ser una realidad en la práctica. En el caso de TAESA, las tarifas no alcanzaban a cubrir los gastos de operación y dejó de pagar al seguro social, al Infonavit, a Hacienda, a ASA, y al sistema bancario, con lo que acumuló una deuda de alrededor de 260 millones de dólares. Finalmente, lo que parecían tarifas competitivas resultó ser un desfaldo que acabó pagando el contribuyente. Ese fue probablemente el mayor obstáculo a la competencia, nadie entra a un sector en donde el competidor a vencer opera perdiendo cantidades considerables.

Cabe mencionar que en México, al igual que en la mayoría de los países, se prohíbe la operación de cabotaje por parte de extranjeros y la competencia internacional se da sólo a través de tratados bilaterales que contemplan designaciones específicas por país.

Los efectos más importantes de la desregulación son :

- La implementación de la nueva tecnología de comercialización en el campo de la aviación, los sistemas de reservaciones computarizados (SRC), que influyen en todo el proceso turístico
- La recomposición de fuerzas de las aerolíneas en un nuevo esquema de alianzas, fusiones y absorciones ya en un esquema concebido mundialmente.

4.2.1. Organización Industrial

En el segundo lustro de los noventa, se acentúa la tendencia a que las líneas aéreas regionales, que venían experimentando altas tasas de crecimiento, se diversifiquen de acuerdo con su tamaño y operación, con el objeto de que puedan ofrecer un mayor número de rutas y frecuencias a sus usuarios, y que permite también enfrentar la problemática derivada del incremento de las dificultades operativas en los aeropuertos, producidas a su vez por el incremento del tráfico y el número de las aeronaves. Se provoca entonces que la clasificación que a continuación señalamos, sea la nueva clasificación de la aviación comercial.

Surgieron cuatro tipos de aerolíneas: las de red, que ofrecen una amplia cobertura de ciudades, itinerarios e interconexiones; las de punto a punto, que se concentran en el tráfico de pasajeros origen/destino entre dos ciudades y que ofrecen una relación costo-calidad en general inferior a las de aerolíneas de red; las regionales, que operan en zonas de poca densidad, ofrecen tarifas particularmente altas por enfrentar costos por pasajero/kilómetro elevados y en algunos casos son alimentadoras de las de la red; y las de charter, que poseen un producto predeterminado, estacional, empaquetado y de bajo costo, generalmente para destinos turísticos.

En México, tomando como base estadísticas de las SCT¹²⁷, el 1% de los viajes-persona realizados en el mercado internacional utilizan al avión como modelo de transporte. Por otro lado, de acuerdo con cifras de la OCDE, el 75% de los pasajeros nacionales utilizan el avión como modo de transporte en los Estados Unidos, el 43% en Canadá y el 8% en Europa. La industria aérea mexicana contiene aerolíneas de red, de punto a punto, regionales y de servicio charter. Las denominadas de red son Aeroméxico y Mexicana, Aviaca podría ser una tercera; dos aerolíneas de punto a punto; Aerocalifornia, Aerolíneas Internacionales y en su momento lo fue Taesa; tres aerolíneas regionales; Aeolitoral, Aeromar y Aerocaribe/Aerocozumel; y dos compañías charter, Allegro y Magnicharters. Las líneas aéreas nacionales sirvieron en 1999 a un total de 19.4 millones de pasajeros a 64 destinos nacionales, también operan 39 aerolíneas extranjeras, quienes en conjunto con Mexicana, Aeroméxico, Aerocalifornia, Taesa en su momento, y Aviaca generaron un total de 14.8 millones de pasajeros internacionales y cubrieron a 38 ciudades (anexo K, p. 295).

4.2.3. Centros de Operación Radiales.

Los procesos de integración y de cooperación que se verifican de manera muy dinámica dentro de la aviación internacional, y que son derivados de esquemas comerciales más amplios, marcaron el control de flujos de tráfico en determinados aeropuertos. De ahí surgieron de forma natural operaciones continuas en torno a centros de operación radiales denominados "HUBS" mismos que pertenecen a las aerolíneas en uno o varios aeropuertos. Estos centros de operación poseen un mercado importante de pasajeros de origen- destino y un número relevante de tráfico de conexión.

En los Estados Unidos, las aerolíneas de red han concentrado sus operaciones radiales en aeropuertos en los que llegan a poseer una marcada dominación. Sólo en el Aeropuerto de Chicago O'Hare, en donde se ejerce control de acceso, se da cabida actualmente a dos aerolíneas de red que comparten a los más de setenta millones de pasajeros básicamente entre dos aerolíneas.

La desregulación ha dado de manera natural el concentrar operaciones en centros radiales en los que ciertas aerolíneas poseen una marcada dominación, Delta por ejemplo se ha posesionado como la aerolínea dominante del aeropuerto de Cincinnati, lugar en el que

¹²⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *La aviación mexicana en cifras 1993-1999*, Dirección General de Aeronáutica Civil, México 2000. p.59

únicamente enfrenta competencia en 6 de sus 66 rutas, debido a que en 60 rutas no existe densidad suficiente para más de una aerolínea. En todas las rutas en las que enfrenta competencia directa, ya sea con otras aerolíneas de red o de punto a punto, la competencia se da como resultado de la densidad de la ruta. El mismo fenómeno se da con aerolíneas de red en otros aeropuertos norteamericanos. Sin embargo, existe amplia competencia, ya que casi todos esos destinos tienen servicio hacia y desde otros puntos u otros *Hubs*. Así, un pasajero puede viajar de Phoenix a Nueva York vía Cincinnati por Delta, vía Houston por Continental, vía Dallas por American o a través de una o varias aerolíneas de punto a punto.

Las aerolíneas de Red, que organizan sus operaciones de *hub* en torno a uno o más aeropuertos, ofrecen a sus usuarios una amplia gama de destinos y servicios, programas de viajero frecuente y sistemas de reservación computarizados. También han desarrollado incentivos no lineales para los agentes de viajes, han establecido contratos directos con instituciones y/o clientes importantes y comienzan a explotar la venta directa de boletos a través de internet, con lo cual obtienen economías de alcance y como se explicará posteriormente, logran obtener un porcentaje creciente de los ingresos con relación a los asientos ofrecidos.

La preferencia de los pasajeros por aerolíneas con el mayor número de destinos y frecuencias, aunado a descuentos de mayoreo, tarifas promocionales y programas de viajero frecuente, sugieren que existe preferencia por aquellas con mayor presencia. Por ello, se ha observado empíricamente que tanto en rutas como en las operaciones de *hubs*, las aerolíneas que son capaces de lograr la mayor participación de frecuencia de vuelos, usualmente por arriba del 50% del total, capturan un porcentaje de ingresos proporcionalmente mayor.

Conforme aumenta el número de frecuencias de vuelos y rutas en los *hubs*, las aerolíneas ofrecen una mayor variación en tarifas, para incrementar sus factores de ocupación. Por ello, en los *hubs* los pasajeros pueden tener acceso a tarifas más bajas que en otros aeropuertos.

Hoy en día, tan sólo tres aeropuertos en los Estados Unidos dan cabida a más de un centro de operación y, exclusivamente uno de ellos ha dado entrada a dos mega centros de operación, el aeropuerto de *Chicago O'Hare*, sin embargo, la falta de oferta de posiciones de aterrizaje en esa terminal ha impedido tanto a United como a American, dos centros de operación, poder aumentar sus frecuencias de servicio para así obtener una mayor participación en los ingresos. *Dallas/Ft. Worth* posee dos centros de operación; uno grande manejado por American y otro, relativamente pequeño, manejado por Delta. Este aeropuerto ha sido campo de batallas épicas por obtener su dominio; primero entre Braniff y American de donde salió perdedora la primera, luego entre Delta y American cuando la primera trató de desarrollar el centro de operación que había dejado Braniff. En el futuro es de esperarse que American continúe manejando al centro de operación más grande de ese aeropuerto. Sin embargo, Delta deberá continuar operando desde Dallas porque este aeropuerto es parte integral de una red de cinco centros de operación; Atlanta, Cincinnati, Dallas/Ft Worth, Salt Lake City y Los Angeles International que combinados con sus operaciones desde el aeropuerto Kennedy en Nueva York, permiten a esa empresa ofrecer la red de vuelos más completa en los Estados Unidos. Sin la sinergia entre estos centros de

operación, es poco probable que Delta sea capaz de seguir operando desde Dallas/Ft. Worth. Los Angeles, da cabida a dos aerolíneas de red: United y Delta, posee un volumen de tráfico de origen/destino importante, así como la sólida presencia de la aerolínea de punto a punto Southwest, es también punto de origen y destino de varios mercados importantes: Los Angeles-San Francisco y Los Angeles-Nueva York Washington/Baltimore/Boston Otros destinos más allá del Atlántico. Asimismo, junto con San Francisco, Los Angeles es la principal puerta aérea hacia Hawaii y para destinos más allá del Pacífico, más que ningún otro factor, son las conexiones descritas las que permiten a Los Angeles funcionar como centro de operación para United y Delta. Debe reconocerse, sin embargo, que el verdadero centro de operación para United en la Costa Oeste se ubica en San Francisco y el de Delta en Salt Lake City.

La Ciudad de México concentró 28% del tráfico total de pasajeros aéreos en 1999, a nivel nacional, con un total de 19.6 millones. De ésta cantidad, 17.4 millones, correspondieron a pasajeros origen/destino y 2.2 millones de pasajeros en conexión. Esta situación es el resultado del elevado nivel de concentración del PIB (23%) y de población en dicho mercado (22%) y no por falta de oferta de tarifas promocionales. De hecho, la tarifa entre dos puntos con escala es menor a la de la suma de cada uno de sus tramos.¹²⁸

El número total de pasajeros aéreos de la ciudad de México, así como la baja proporción de los mismos que utilizan a esta ciudad para conectar con otros destinos sugiere que el aeropuerto de esta ciudad admite un solo *hub* y pequeño en relación con otros en los Estados Unidos. Por ejemplo, si tomamos como base el número total de abordajes de pasajeros, el aeropuerto de la ciudad de México ocupa el lugar número 42 entre los aeropuertos del mundo.

Así en un escenario en el que Aeroméxico y Mexicana podrían disputarse el dominio del aeropuerto de la ciudad de México, dadas las características similares de estas aerolíneas y el tamaño y conexiones de dicho *hub*, muy probablemente sólo una de ellas podría encabezarla, hablando que el aeropuerto internacional actual siguiera con las operaciones normales a la fecha, con la ampliación o cambio del aeropuerto de la ciudad de México, las circunstancias cambiarían dando oportunidad a dos aerolíneas de red en el mediano plazo.

Por otra parte, cabe señalar que existen un sinfín de mercados a lo largo de la República Mexicana con suficiente densidad de tráfico de pasajeros para garantizar la generación de una extensa competencia entre una aerolínea de red y varias de punto a punto.

Aeroméxico parece ser una empresa más grande que Mexicana si tomamos en cuenta como unidad de medición los ingresos por pasajero-kilometro (RPK'S). En 1999, Aeroméxico generó 55% de su tráfico en mercados nacionales y 44% en internacionales. Mexicana depende mucho menos del mercado nacional, durante 1999 generó de éste exclusivamente el 35% de su total de RPK'S.

¹²⁸ SCT, *La aviación mexicana en cifras 1993-1999*, Op. Cit. p. 41

Es importante señalar que, conforme la densidad de rutas específicas crece, empieza a surgir la competencia de aerolíneas de punto a punto. Las aerolíneas de red no tienen incentivos para extraer ganancias monopólicas de los usuarios en las rutas con menor densidad, debido a que con ellas alimentan su tráfico de conexión (anexo L, p. 296).

4.2.4. Alianzas Comerciales

Las fusiones y absorciones en Norteamérica son una consecuencia más de la desregulación del transporte aéreo en los Estados Unidos y las tendencias de las alianzas comerciales, tendían a la creación de cinco empresas gigantescas en el mundo, dejando sólo a la aviación regional como alimentadores de aquellas.

La liberalización Europea internacionalizó este proceso, se dio como consecuencia la formación de las redes de interconexión que han formado los socios de las mismas y que abarcan los cinco continentes. Actualmente, cinco son las grandes alianzas comerciales, Star Alliance, OneWorld, Sky Team, KLM/ Northwest o Wings y Qualifyer, las cuales representan más de la mitad del mercado mundial de transportistas aéreos, en términos de tráfico de pasajeros estos 5 tienen alrededor del 60%, excluyendo a sus afiliados regionales. Las líneas aéreas mexicanas forman parte de las dos alianzas más importantes.¹²⁹

A fines del 2000 la encuesta de negocios de las Alianzas Comerciales se centró en las 200 líneas aéreas más importantes con más de 500 acuerdos comerciales. Dentro de este grupo el subgrupo de 5 Alianzas continúan dominando la plataforma estratégica de la industria aérea.

Las inversiones de tipo estratégico han tenido resultados generalmente decepcionantes para las aerolíneas (por ejemplo, la inversión de American Airlines en Canadian Airlines y en Aerolíneas Argentinas, o de British Airways en Iberia SEPI y en Quantas). Lo anterior se ha contribuido a la existencia de conflictos de interés operativos derivados de contratos de suministro, regalías y otros cargos por administración.¹³⁰

Dada la mala experiencia que se ha tenido de estas fusiones comerciales, las inversiones estratégicas se realizan ahora sólo con el objetivo de cumplir con un propósito operativo específico como puede ser el de asegurar la participación en una alianza comercial, Lufthansa en Midland, United en Air Canada, u obtener tráfico de conexión a través de una aerolínea comercial, Delta en Comair.¹³¹

Después de un año de actividad frenética, 2000, en las alianzas, habría que preguntar si todo este esfuerzo ha mostrado un progreso significativo en la industria ?

¹²⁹ Scott McCartney, Susan Carey y Martha Brannigan, *"La consolidación parece inevitable para las aerolíneas en EE.UU"*, en el *Wall Street Journal Americas*, New York, 6 de noviembre 2001, p. 11

¹³⁰ Ibid. p.12

¹³¹ Ibid. p.15

Por un lado la respuesta podría ser muy corta. Más bien un estancamiento que un despegue. Y mientras unas alianzas han ampliado sus cielos otras han perdido altura rápidamente. Sin embargo, esta parte de relativa ventaja son sólo parte del juego entre las alianzas, y las fallas son tan solo una prueba significativa como los éxitos, especialmente para aquellos que están en la lista de espera para reunir las condiciones óptimas para pertenecer a alguna de ellas.

La última encuesta de la revista *El Negocio de la Aviación*¹³² que compromete a los 200 transportistas, los sitúa dentro de 500 convenios bilaterales, los cuales principalmente están en forma de códigos compartidos. Alrededor del 80% de esos transportistas tienen ahora un vínculo con alguna alianza, y ya sea un tratado nuevo o revisado, cuyos beneficios antes del 11 de Septiembre estaban siendo de una tasa alrededor de 70% de ganancias netas por año.

Claramente Star Alliance ha sido la alianza a vencer. Los datos arrojados por Merrill Lynch, con una tasa del 77%, basada en medidas de ganancias netas, tamaño de mercado, fuerza financiera y libertad en la regulación. No muy lejos está One World con un 69%, mientras Sky Team tiene un 54% y el más pequeño KLM/Northwest tiene solamente un 50%.

El liderazgo de Star Alliance esta bien justificado, además de la más antigua y grande de las alianzas, es la más duradera. En Europa prácticamente le había quitado a Austrian Airlines a Qualifier y se aseguró de ganar Virgin Airways en tierras británicas, SAS, miembro de Star Alliance, tomó a Braathens en Noruega, previamente en alianza con KLM, así la dominación en el centro y norte de Europa estaría completa.

La suma de Virgin Airways le ha dado a Star Alliance algunas opciones reales para seguir creando una presencia de su centro de operación en el Aeropuerto de Heathrow en Londres, con un control aproximado del 27%.

En Estados Unidos su consolidación se ha dado de manera similar, con Air Canadá adquirida recientemente y Canadian Airlines para One World. Si United puede proponer la adquisición de US Airways, es aún incierto, y aún si es tendrá que ser compartida con American.

A la fecha Star Alliance se las ha arreglado para mantener sus contactos en Asia, aunque las especulaciones siguen vigentes en relación al posible paso de que Thai Airlines sea la siguiente adquisición junto con Singapore Airlines en la alianza (SIA). Con sus intereses en Air New Zealand (ANZ) y Ansett, más el 49% establecido en Virgin Atlantic, SIA claramente tiene ambiciones globales y es un jugador al cual se le debe observar.

Mientras Air France y Delta Airlines han estado ocupados poniendo todo su ímpetu detrás de la alianza. Ambos firmaron un tratado en junio de 1999, estableciendo su existencia como miembros de la alianza, la cual incluye a Aeromexico como 3er. Miembro fundador. Aunque ellos llegaron tarde al juego de la alianza, con tan solo un año Sky Team ha impresionado a muchos con la velocidad con la cual ha crecido desde su inicio. Tal vez su

¹³² Aviation Bussines Magazine, New York, August 2001, p.30

gran acierto se centra en el centro de operaciones en París, en el Charles de Gaulle. Air France y Delta Airlines se han beneficiado desde la firma del convenio bilateral de cielos abiertos entre Francia y Estados Unidos, el cual se extiende hasta el 2003 y de hecho se implementará en forma en el 2002.

Sky Team también emprende acciones para un nuevo centro de operaciones con su compañero Korean Air, con esta alianza refuerza su crecimiento en Asia.

One World con British Airways ha mostrado recientemente un mayor acercamiento y entendimiento con American Airlines, tratando de llevar cabalmente a la práctica el tratado bilateral de la política de cielos abiertos entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos, aspiraciones que se materializarán con la actual administración republicana pro-negocios del Presidente Bush, oriundo de Texas, hogar de American Airlines. La adquisición de TWA debería dar más peso a One World en norteamérica y también hay la esperanza de que Japan Airlines eventualmente ingresará, los recientes acontecimientos de Swissair referentes a la suspensión de pagos y demás problemas financieros, agilizará la alianza global de los miembros de Qualifyer con One World con quienes ya tiene códigos y compartidos. British y American fundaron One World a lo largo de Cathay Pacific y Quantas en la 2ª. Parte de 1998, con Iberia y Finnair que se unieron al año siguiente. Airlingus y Lanchile hicieron un total de 8 en 2000, con American absorbiendo TWA ahora se encontrará más completa. La alianza tiene 23 afiliados regionales; el más reciente fue la regional de Kenia Air.

One World no ha establecido una plataforma de comunicación central con la mayoría de sus competidores, se ha basado mayormente en una relación bilateral.

Qualifyer por su lado, vislumbra un futuro relacionado con lo que suceda con Swissair, la mayoría de los observadores de la industria señalan que la alianza está cercana a disolverse, ya que la prioridad de Swissair es componer sus finanzas.

KLM y Northwest (Wings) acordaron su alianza en 1989, la relación entró en una turbulencia cuando KLM trató de construir la equidad financiera con su compañera. British Airways. Mientras que Northwest está tratando de hacer vínculos con Continental Airlines, lo que hace su futuro incierto a falta de establecer alianzas estrechas en Europa

Aeromexico y Mexicana están clasificadas por la SCT como aerolíneas troncales. Sus mapas de rutas son muy parecidos, además de que se asemejan a los de las antiguas aerolíneas troncales de los Estados Unidos antes del proceso de desregulación. No obstante, en nada se parecen éstos a los de las actuales aerolíneas de red en Europa y Norteamérica.

Ambas empresas tienen arreglos extensos de códigos compartidos, así como con otras aerolíneas mexicanas. Adicionalmente, Aeroméxico es socio comercial y comparte códigos con Delta Airlines (Sky Team), y está por convertirse en socio permanente de la alianza Delta/Air France/Korean, la cual aún no recibe nombre oficial. De manera similar, Mexicana participa junto con United en la llamada Star Alliance.

En el caso de Aeromexico y Mexicana, las alianzas comerciales les han permitido acceder a nuevos mercados, Mexicana por su parte tiene acceso a una red global con cobertura en más de 850 destinos en 130 países, Aeroméxico ofrece una red de cobertura en más de 450 destinos en 98 países; además que ambas;

- reforzarán la posición estratégica de las aerolíneas y la propuesta de valor del producto que ofrecen
- realizan acuerdos interlineales y de código compartido con algunas de las aerolíneas más importantes del mundo
- captan mayores flujos de pasajeros e ingresos
- logran ahorros potenciales en costos de operación
- permanecen a la vanguardia de los cambios tecnológicos
- accesan a millones de pasajeros a través de programas de viajero frecuente

4.2.5.-Códigos Compartidos

El desarrollo de las alianzas comerciales vino a revolucionar la organización de la aviación comercial internacional, pero lo que vino a reforzar el control dentro de ese crecimiento fue la creación del *código compartido*.

Este apartado bien podría ser merecedor de una tesis completa y varios trabajos más, dada no sólo su complejidad, sino los nuevos giros que van tomando con el paso del tiempo, tal ha sido sus alcances que ha sido considerado por los expertos como la panacea de la aviación comercial, utilizada por los países que la han adoptado como un sustituto de la 5ª Libertad, tiene mayores reconocimientos comerciales que jurídicos y es usada como un instrumento de comercialización, sin embargo, en el ámbito jurídico existen desacuerdos entre autoridades aeronáuticas y líneas aéreas en la definición de los siguientes términos :

- Código compartido
- Riesgo Compartido
- Arrendamiento para fletamento de aeronaves
- Alianzas, las que pueden incluir los términos recién mencionados, pero aquellos no necesariamente se incluyen en las alianzas

El crecimiento de los llamados códigos compartidos se dan a partir de los siguientes procedimientos:

- Convenio Bilateral Aéreo Vigente
- Asociación a Alianza Comercial
- Estándares similares de equipo e instalaciones
- Sistemas de reservaciones
- Auditorías constantes sin previo aviso
- Programas de acumulación de millas
- Afinidad en rutas

Dentro de las Alianzas tenemos :

- Estratégicas - Las que se establecen por necesidad territorial con líneas aéreas cuyos códigos compartidos pertenecen a otras alianzas, ejemplo, Aeroméxico y Lanchile, Mexicana de Aviación con Avianca.

- Conveniencia.- Compromisos adquiridos voluntariamente, Alianzas Comerciales, como las que a continuación se señalan.

Hoy en día existen varias alianzas comerciales (Sky Team, Star Alliance, Wings (KLM/Northwest), OneWorld) cuyos vuelos de códigos compartidos (code-share) permite que cualquiera de las asociadas opere la ruta asignada, siendo en realidad 2 líneas aéreas las que intervienen en la ruta, inclusive teniendo el mismo número de vuelo en ambas, de tal manera que las aerolíneas involucradas ofrecen el mismo vuelo, con sus respectivos equipos, Mexicana de Aviación podría operar Cancún a México y United (ambas de Star Alliance) hacia Los Angeles.

Las fallidas experiencias de fusiones llevó al surgimiento de alianzas comerciales cuyas ventajas llevan a las aerolíneas asociadas a multiplicar, entre muchos otros factores, sus destinos en lo largo de los continentes, sin necesidad de contar con equipo propio, el usuario puede seguir usando los mismos mostradores, boletaje, clubes especiales de atención, y si esto no fuera suficiente, gozar de los programas de viajeros frecuentes, acumulación de millas, up grades¹³³ a categorías superior en vuelos, descuentos en hoteles, cruceros, arrendadoras de autos, etc.

De las alianzas formadas por aerolíneas reconocidas en el mercado mundial, Lufthansa fue la primera en 1995, permitió además, ofrecer una cooperación global, facilitando conexiones rápidas y cómodas, tarifas atractivas, documentación de equipaje desde el punto de origen hasta el destino final.

Sin embargo, olvidando el punto de vista comercial, los códigos compartidos han generado fuertes discusiones en torno a la seguridad, ya que se prevé que debería de existir un enfoque uniforme de las responsabilidades inherentes a los arreglos de cooperación entre las aerolíneas en cuestión, ya que hasta ahora el responsable sería el país de donde salga el avión, desgraciadamente hay una inmensa diferencia de los niveles de seguridad entre los países, lo cual no permite tener un programa similar de seguridad entre todos los que participan a través de sus aerolíneas.¹³⁴

La ACI¹³⁵ se encuentra haciendo varias propuestas actualmente con relación a ello, con el fin de reducir las consecuencias de seguridad en los arreglos de los códigos compartidos. Básicamente se resumen en tres puntos; los cuales engloban la idea de que las autoridades estatales de policía y de inteligencia conozcan estos arreglos de colaboración de código compartido, con el fin de asegurar la implementación de medidas de seguridad en los aeropuertos de acuerdo con las normas de OACI; igualmente información a dichas autoridades de cualquier cambio, capacidad, terminales u operador aeroportuario, con el fin de permitir que las autoridades en cuestión evalúen cualquier problema. De hecho en las plataformas de trabajo se ha propuesto que toda reglamentación que surja para ello, sea a

¹³³ Otorgar categoría superior en tipo de asiento y servicios

¹³⁴A este problema se le ha denominado "transferencia de amenaza" ya que una aerolínea, aeropuerto o ciudad, podría amenazar indirectamente a otro de baja seguridad

¹³⁵ ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos en Inglés)

través del apoyo y la cooperación de IATA, mientras que la ACI discutirá sus propuestas con organizaciones de inteligencia como la Interpol.

En la última revisión del Convenio México/Estados Unidos, se suscribió un pacto para liberalizar los servicios de aviación, y una de cuyas partes contempló nuevos derechos de códigos compartidos, según lo expresado por el entonces Presidente Clinton, "... de derribar barreras abrir los mercados y expandir el comercio",¹³⁶ lo cual obedece a la actitud expansionista de soporte de su política de cielos abiertos.

Si bien ya existe una práctica limitada entre ambos mercados, a través de varios vuelos de código compartido, en esta nueva revisión se previó el incremento de dos aerolíneas de cada país, a cuatro más para actuar con código compartido en cada par de ciudades de ambos países. Además se prevé la ampliación de operaciones a mayor número de ciudades de las que ya se tenían, pudiendo seguir el pasajero más allá de la ciudad portal preestablecida; puntos claramente establecidos en el convenio bilateral México-Estados Unidos, última revisión 1999.

Con este pacto, el cual se ampliará y revisará cada seis meses, se prevé un incremento importante entre las rutas de código compartido de ambos países y se hace necesario todavía un mejor servicio y más uniforme de las líneas participantes, ya que sólo en 1999 había más de 10,000 pares de ciudades en solicitudes de códigos compartidos.

Para finalizar cabe señalar, que es tal la importancia y crecimiento de los códigos compartidos, a pesar de discusiones generadas a su alrededor en relación de seguridad y servicio, que en la memoranda de entendimiento del convenio México/Estados Unidos, los apartados de cuadro de rutas y demás reglamentaciones, ya vienen con la especificación que son para el servicio de código compartido; venden transporte bajo sus propios códigos, bloqueos de asientos, transferencia de pasajeros sin limite alguno, sin hablar de cambio de equipo de mayor capacidad.

En el último memorándum de entendimiento de dicho convenio, ya se establece el trabajo conjunto que entre la DGCA y la FAA tendrán que trabajar conjuntamente en aspectos relacionados con la seguridad de los vuelos de código compartido.

4.2.6. Tarifas

En México al igual que en otras partes del mundo, las tarifas aéreas han disminuido en términos reales en el periodo de 1993-1999 y 5.1% entre 1995 y 1999, mientras que industrias afines, como la hotelera, incrementó sus tarifas en términos reales en 20% durante ese mismo periodo. La caída del ingreso en 1994 se explica porque se originó una guerra brutal en tarifas entre las aerolíneas que culminó con la interrupción de los pagos por servicios aeroportuarios y por combustible (anexo M. p. 297) donde podemos ver la fluctuación de ingreso por pasajero de 1993-1999 con clara baja en 1994.

¹³⁶ "Estados Unidos y México suscriben un pacto para liberalizar los servicios de Aviación", en la **Prensa de San Diego**, feb. 26, 1999, p.2

Por otra parte, los cargos por concepto de impuestos y derechos de aeropuertos (TUA) son proporcionalmente mayores en México que en otras partes del mundo para distancias similares. Dichos cargos representan en su conjunto un alto porcentaje del costo total del boleto, entre 14% y 30%. Lo anterior, sin duda incide de manera importante en la demanda por transporte aéreo; que podría incrementarse si los impuestos y derechos que pagan los usuarios no fueran tan elevados.

En ocasiones se pueden obtener tarifas inferiores en los destinos de Estados Unidos frente a los nacionales si se contrasta la tarifa estándar con una de promoción, por ejemplo, la tarifa México/Zihuatanejo, sin restricciones, es de 154 dólares; mientras que la tarifa promocional a Chicago es de 150 dólares. La tarifa promedio México/Zihuatanejo, sin embargo, es igual a 73 dólares y la promocional a 62 dólares (anexo N, p.303).

La dispersión en tarifas es un fenómeno mundial. Los descuentos por las principales aerolíneas de red han permitido ofrecer tarifas dramáticamente bajas, y mayores volúmenes de viajeros asociados a éstas. A pesar de que existen tarifas promedio mayores que cargan las aerolíneas de red en sus centros de operación, existe mayor disponibilidad de tarifas bajas en estos centros que en cualquier otro lugar.

CONCLUSIONES

- Del Capítulo Primero podemos concluir que la evolución de la Historia de la Aviación Comercial nos da un buen antecedente de lo que es hoy nuestra industria aeronáutica. Respecto a la decisión del nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México era una medida necesaria desde hace varios años dada la creciente demanda de operaciones y la llegada de equipos nuevos procedentes de la mayoría de las compañías aéreas. La misma historia nos habla de los cambios y modificaciones que se habían hecho dadas las condiciones demandantes. Por su lado las condiciones diversas de las Líneas Aéreas Regionales, se han manifestado en quiebras constantes, fusiones, desapariciones por incosteabilidad, aunado al proteccionismo del gobierno federal hacia las troncales y donde el paquete de ayuda para la industria aeronáutica no incluye para nada las aerolíneas regionales, hecho que en la actualidad ha llegado a afectar a Aviaca, Aerocalifornia y Allegro, las cuales adeudan cuotas a Asa, Seneam, etc., y se ven imposibilitadas a pagarlas, cayendo en un círculo vicioso de "no me ayudas no te pago" A pesar de esta circunstancia la reciente creación de Líneas Aztecas ha demostrado que con una buena operación la rentabilidad es muy atractiva.
- Del Capítulo Segundo, es necesario retomar el concepto de la inexistencia de un solo instrumento que regule internacionalmente el *Espacio Aéreo*, y sobre todo, que fuera aceptado y adoptado por todos los miembros relacionados con la Aviación, encontramos que precisamente la falta de ese instrumento ha dado lugar a los Estados y consecuentemente las líneas aéreas prefieran regularse por medio de Convenios Bilaterales. Lógicamente basados en la reciprocidad de los firmantes.
- Siguiendo la conclusión del Capítulo Segundo, la celebración de los convenios bilaterales es todavía cuestión delicada que muchas veces coarta la libertad de los Estados para las negociaciones directas con las líneas aéreas o para la ejecución de determinadas acciones indispensables para afirmar y asegurar su propio transporte aéreo internacional y, por lo tanto, ante las dificultades que ofrece por las divergencias entre los intereses nacionales, se impone, por lo menos, una labor de coordinación y unificación en las disposiciones gubernamentales, es decir la falta de un instrumento que regule internacionalmente la aviación comercial obliga a cada país a establecer su regulación de acuerdo con sus necesidades y desarrollo.
- En toda firma de convenios bilaterales es ineludible considerar la importancia aeronáutica de cada uno de los estados contratantes y los factores físicos, económicos y políticos, además de la calidad y cantidad de la flota, rutas que operan, capital y servicios. Hay que recordar que las líneas aéreas internacionales cuentan con sus propios intereses de expansión de acuerdo con sus posibilidades de operación. Cabe aclarar que si bien se ha trabajado sobre la delimitación horizontal en el espacio aéreo no ha ocurrido lo mismo para delimitación vertical del mismo, y la continua insistencia por parte de algunos países en la política de cielos abiertos, lo cual en su conjunto

entorpecen más la estructuración de un solo instrumento para la regularización y delimitación del *Espacio Aéreo*. Mientras los intereses de desarrollo de las líneas aéreas internacionales representen únicamente un crecimiento propio será difícil lograr una homogeneización del Espacio Aéreo y dicho concepto seguirá manteniéndose entre los más controvertidos de la Sociedad Internacional.

- Ante este panorama, la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), surgida en 1947 en el seno de la ONU, rechazó en su última convención el establecimiento de la política de los cielos abiertos. Propone como respuesta a ella, una estrategia de cielos justos, basada en la igualdad de oportunidades y en la participación significativa que ponga límites a la supervivencia de los más aptos y las ganancias ilimitadas.
- En el mismo Capítulo se habla del *Derecho de Ruta*, éste reviste gran importancia, ya que sus componentes entre otros son: el acto por medio del cual se otorga un permiso para operar determinada ruta, el establecimiento de zonas de vuelo prohibido o restringido, mediante el cobro de derechos por el uso de instalaciones aeroportuarias o de servicios auxiliares, y el establecimiento de aerovías o lugares de despegue y aterrizaje, (exigiendo el aterrizaje de las aeronaves que sobrevuelan su territorio con objeto de poderlas inspeccionar).
- Con respecto a los vuelos de *fletamento* o charters, en opinión de muchos Estados, la dificultad básica es juzgar el equilibrio apropiado entre los intereses comerciales de los explotadores aéreos regulares y los de los no regulares, pero teniendo en cuenta al mismo tiempo los intereses económicos generales del país en aspectos tales como el turismo y el comercio exterior. De cualquier forma la necesidad más apremiante es armonizar las disposiciones que rigen los criterios referentes a las categorías de fletamento y su clasificación. Además es preciso armonizar el procedimiento para solicitar autorización previa para la realización de vuelos no regulares, así como regular las tarifas mínimas de fletamento y capacidad.
- En el Capítulo Tercero mencionamos los Principios de Negociación de la Política Aérea, dentro de los 9 principios de negociación de la política aérea, el gobierno mexicano aplica y negocia actualmente sobre la base de los siguientes 7 principios, ya que históricamente los otros dos (Bermuda I y la Libre Determinación) formó parte de la negociación en varias décadas posterior a la creación de la OACI :

1.- Principio de Predeterminación de la Capacidad

4.- Principio de la Real y Efectiva Reciprocidad

5.- Principio de Intercambio Básico de Tráfico de Tercera y Cuarta Libertades, y Quinta sólo Complementaria

6.- Designación de operador único por ruta

7.- El Tráfico entre México y otro país es un bien común que debe repartirse por partes iguales.

8.- Doble aprobación de las tarifas y fijación de tarifas en un marco multilateral

9.- Principio de Mercados Económicamente Equivalentes.

- México se ha caracterizado por su cautela al otorgar derechos de Quinta Libertad, puede decirse que estos derechos sólo se han concedido en dos casos; cuando sus líneas no operan al punto donde se conviene ejercer esos derechos y es necesario contar con ese servicio y cuando a cambio de derechos similares así se conviene
- Lo que más resalta en el procedimiento de un Tratado Bilateral Aéreo, y que la práctica de los derechos ha dado como resultado en los últimos años, es a que las autoridades aeronáuticas civiles del gobierno mexicano, prefieran no estipular en el convenio de las Libertades concedidas, específicamente la Quinta Libertad, estipulando únicamente las 3ª y 4ª Libertades, como facilidad de maniobra del manejo de la 5ª Libertad, porque una vez estipulada en el convenio, su retiro requiere de procedimientos más formales como intercambio de notas diplomáticas, o bien denuncia del convenio ante autoridades internacionales; en años anteriores si se acordaba durante la negociación, su formalización quedaba plasmada en los memorándums de entendimiento, dicha práctica ha sido sustituida en la actualidad especificándose en las disposiciones administrativas o en los cuadros de rutas, a fin de agilizar las operaciones aéreas entre el gobierno mexicano y el territorio que se trate con el procedimiento posterior de acuerdo a las leyes mexicanas.
- Por significar, mercado natural para nuestro país, debemos mencionar que el convenio México- Estados Unidos es el más importante y se destacan dos factores importantes que son :
 - a) Jurídico, donde cada vez que se analiza y reforma se buscan más afinidades de interpretación para ambas partes
 - b) Comercial, el crecimiento y las necesidades del mercado han dado como resultado la creación del código compartido, donde comercialmente han venido sustituyendo la aplicación jurídica de los principios de política aérea.
- Si bien la política de los Estados Unidos es tener un sistema aéreo nacional apoyado sólo en la competencia en el mercado, que sin duda es atractiva para el usuario, no ha tomado en cuenta los múltiples y diferentes objetivos de los demás países y de sus líneas aéreas. Esto ha dado lugar de alguna manera a los países Latinoamericanos a adoptar políticas proteccionistas caracterizadas por lo siguiente:
 - a) Una estricta protección a los transportistas de Bandera
 - b) Rechazo a políticas liberales en los intercambios aéreos
 - c) Dar privilegio al tráfico principal, restringiendo el tráfico secundario (el de la Quinta Libertad)
 - d) Repudio a derechos de paradas intermedias y al ejercicio de la Sexta Libertad
- Finalmente de los 36 convenios aéreos bilaterales, 3 son únicamente concernientes a aspectos de tecnología, San Salvador, Belice y Nicaragua, 12 de ellos están sin ser operados o bien en épocas recientes dejaron de operar; Argentina, Austria, Bélgica, Corea, Ecuador, Filipinas, Italia, Luxemburgo, Portugal, Polonia, Singapur y Tailandia, algunos se están aplicando a través de códigos compartidos como el caso de Suiza con

Aeroméxico y American Airlines, o bien la República Checa, con Aeroméxico y Czeck Airlines vía Praga.

- En el Capítulo Cuarto consideramos, que los inicios de la incipiente desregulación mexicana de la aviación civil alentaron el surgimiento de nuevas aerolíneas. Con la liberación de rutas y tarifas, con menos restricciones y discrecionalidad para el otorgamiento de permisos y concesiones, se desataron una intensa competencia no sólo entre las dos grandes aerolíneas mexicanas, sino entre éstas y las nuevas aerolíneas, las cuales a través de prácticas comerciales agresivas, ganaron mercado reduciendo sustancialmente sus tarifas.
- La industria de la transportación aérea vivía una etapa de canibalismo de tarifas y una política de cielos abiertos en aviación nacional, jurídicamente negada por las autoridades, pero cuyas concesiones de rutas y tiempos legales de operación reflejaban lo contrario; esto puso en graves conflictos a toda la aviación nacional. Sumándose a administraciones inadecuadas debido a la inexperiencia de sus administradores, que los llevaron al endeudamiento en arrendamientos y adquisiciones de equipo fuera de condiciones de mercado, crecimiento injustificado de personal de confianza y otros errores de mala administración.
- El binomio Aeroméxico y Mexicana se podía calificar con una unión que tenía un poder sustancial dentro del mercado nacional, poder que se ha venido incrementando desde la conformación de CINTRA, cuyo objetivo primordial de creación, fue indudablemente permitir la rehabilitación financiera y económica de ambas compañías, para que con esta medida se evitara una crisis en el servicio de transportación aérea. Asimismo se han detectado ciertas prácticas monopolísticas que han dañado la competencia en esa industria. Por tal motivo la concentración de ambas empresas resultaba contradictoria a las prácticas de libre comercio que avala el gobierno mexicano. Razón por la cual se decidió la desaparición de CINTRA, ya que habiendo cumplido el objetivo no había razón para su conservación, proceso parado aún por el Congreso.
- La desregulación ha dado de manera natural el concentrar operaciones en centros radiales en los que ciertas aerolíneas poseen una marcada dominación, en todas las rutas en las que enfrentan competencia directa, ya sea con otras aerolíneas de red o de punto a punto, la competencia se da como resultado de la densidad de la ruta. Sin embargo, existe amplia competencia, ya que casi todos esos destinos tienen servicio hacia y desde otros puntos u otros *Hubs*.
- Congruente con la tendencia de operación de centros radiales Aeroméxico y Mexicana podrían disputarse el dominio del aeropuerto de la Ciudad de México, dadas las características similares de estas aerolíneas y el tamaño y conexiones de dicho *hub*, muy probablemente sólo una de ellas podría encabezarla, considerando que el aeropuerto internacional actual siguiera con las operaciones normales a la fecha, con la ampliación o cambio del aeropuerto de la Ciudad de México, las circunstancias cambiarían dando oportunidad a dos aerolíneas de red en el mediano plazo.

- Aeroméxico parece ser una empresa más grande que Mexicana si tomamos en cuenta como unidad de medición los ingresos por pasajero-kilometro (RPK'S). En 1999, Aeroméxico generó 55% de su tráfico en mercados nacionales y 44% en internacionales. Mexicana depende mucho menos del mercado nacional, durante 1999 generó de éste exclusivamente el 35% de su total de RPK'S.
- Es importante señalar que, conforme la densidad de rutas específicas crece, empieza a surgir la competencia de aerolíneas de punto a punto. Las aerolíneas de red no tienen incentivos para extraer ganancias monopólicas de los usuarios en las rutas con menor densidad, debido a que con ellas alimentan su tráfico de conexión. La mejor prueba de ello son los excelentes resultados a pocos meses de operación que ha logrado Líneas Aéreas Aztecas.
- El código compartido vino a resolver infinidad de problemas en cuanto a derechos comerciales se refiere al momento de la clasificación del tráfico.
- El código compartido, instrumento que el Gobierno Mexicano ha adoptado como un sustituto de la 5ª. Libertad, donde se adicionan líneas aéreas en el sistema de designación de pares de ciudades, logrando factores de ocupación por parte de la transportadora (operadora) e ingresos mayores sin inversión de equipo por parte de las líneas aéreas comercializadoras que venden y promocionan exclusivamente.
- Aunque jurídicamente no tiene un reconocimiento como tal, el código compartido vino a reemplazar la 5ª. Libertad, aprovecha la infraestructura establecida de la 5ª. Libertad.
- Es decir *los códigos compartidos* implican por sí mismos el compartir dos o más aerolíneas, puertas de entrada, volar una misma ruta compartiendo códigos de vuelo, los aviones, las estaciones, los mostradores de documentación, los servicios de mantenimiento y combustibles. Son los convenios más amplios que permiten que dos o más aerolíneas se beneficien de manera recíproca sin tener que hacer grandes inversiones en las mismas aéreas. También permiten la complementariedad y fomentan la competitividad.
- Finalmente, desde el nacimiento de la aviación mexicana hasta la fecha, se han pasado por múltiples etapas para poder consolidar nuestra aviación y también crecer y poder estar a la par con la aviación internacional. Son muchos los acuerdos, convenios, contratos, permisos unilaterales, etc., que se han tenido que hacer, cambiar y reestructurar, pero creemos que si bien es cierto que se han cometido algunos desaciertos, derivados en su mayoría por la política de un régimen centralista cuyo gobierno ha sido en los últimos años de enorme proteccionismo e inadecuado a los tiempos del cambio, la muestra más palpable es la tardía desregulación mexicana, mientras ésta se dio en los Estados Unidos en 1977, no fue sino hasta 1995, 18 años que vino a aplicarse en nuestro país.
- Hoy la aviación mexicana, sus controles y planeación están muy a la par con los estándares internacionales, muestra de ella es la participación de ambas aerolíneas

nacionales como miembros de las alianzas comerciales más importantes del mundo (Sky Team y Star Alliance).

- En la industria aérea mexicana el panorama se antoja más crudo, los resultados antes de los sucesos trágicos del 11 de septiembre ya eran de por sí turbulentos, la caída en el factor de ocupación, reflejo de la desaceleración económica, caída en el nivel de tarifas, motivado por la competencia desleal que enfrenta, la afectación derivada de la huelga de sobrecargos en Aeroméxico y el impacto adverso que tiene la apreciación del peso frente al dólar en los ingresos por pasaje internacional, aunado al "factor miedo" que afecta a la población de Estados Unidos tras los sucesos del 11 de Septiembre han agravado los problemas que produjo la desaceleración de la economía Estadounidense en América Latina, tras estos ataques, el turismo americano ha bajado en un ritmo mayor que en los meses anteriores. Esto es una pésima noticia para un país en donde el 80% de sus 20 millones de turistas anuales viene de Estados Unidos.
- Quedan definitivamente algunas acciones por tomar pero de ninguna manera significa que el sofisticamiento necesario para poder ofrecer al país las mejores opciones en este importante renglón de la economía nacional no haya llegado. La aviación comercial hoy cubre el país, tenemos aeropuertos en todas las ciudades importantes, es base fundamental para transportar y comunicar a los mexicanos y extranjeros prácticamente hasta las poblaciones más lejanas del país; es base fundamental para el turismo hoy cuarto generador de divisas del país sólo después del petróleo, las maquiladoras, e ingreso de divisas proveniente del dinero de los indocumentados en los Estados Unidos, ni decir del hombre de negocios, en un país donde el sistema terrestre todavía tiene muchas deficiencias, sobre todo desde el punto de vista de conexión internacional, y donde tampoco hay un sistema ferroviario y marítimo adecuado a las necesidades de comunicación.
- Como conclusiones generales a partir de los hechos del 11 de septiembre de 2001, se ve muy difícil evitar cualquiera de los lamentables capítulos de la historia de Aeroméxico y Mexicana, mismos que se han caracterizado por diversos problemas económicos y financieros, en los que el gobierno federal ha tenido que participar en su papel de salvador, ante la evidente amenaza de quiebra, logrando al final el rescate financiero de ambas empresas a un costo económico y social muy alto.
- La situación de la aviación nacional en lo que va del año se presenta bajo un escenario crítico, sumando la venta de CINTRA, pospuesta hasta nueva notificación del Senado de la República, la definición del nuevo Aeropuerto Capitalino en Texcoco, ubicado en tierras ejidales, proceso que se antoja largo de iniciar y cuyos compromisos de terminación de primera fase se darán a finales del actual sexenio, incremento del precio del combustible, los hechos trágicos del 11 de septiembre de 2001, aunados a la desaceleración de los Estados Unidos a principios de este año, cierre de pistas por remodelación, semana santa 2001, sin previa planificación, han tenido como resultados que Mexicana de Aviación perdió 33 millones de pesos y Aeroméxico 13

millones de pesos. A este hecho hay que sumarle el monto de las pérdidas a causa de la huelga de Aeroméxico que causó 96 millones, en los primeros días del mes de junio.¹³⁷

- La reciente aprobación de la Política Aeronáutica presenta en algunos aspectos confusión, ya que por un lado mantiene como uno de sus objetivos el desarrollo y la ampliación de la cobertura de los servicios del transporte aéreo, consolidando la integración regional del país, por el otro contrastan los altos costos de operación de aeropuertos, iguales para vuelos nacionales e internacionales, altos costos de combustible, deudas en arrendamiento de flota, envejecimiento de flota etc.
- A raíz de los sucesos ocurridos el 11 de septiembre del 2001 la Industria Aérea Mundial podría ir en camino a una profunda reestructuración, las aerolíneas bien capitalizadas ya están evaluando la posibilidad de comprar líneas aéreas en problemas o al menos sus instalaciones y puertas de embarque a través de reestructuraciones por bancarota.
- Especialistas en el tema han sugerido que las autoridades gubernamentales tendrán que olvidarse de su aversión a las fusiones aéreas. Las aerolíneas tendrán que enfrentar antiguos problemas que ahora están empeorando debido a los costos de mano de obra y las deficiencias de los centros de operaciones.
- Las líneas aéreas están confiando en una recuperación milagrosa del tráfico, lo que les permitiría subir las tarifas y restaurar la rentabilidad, pero muchos ejecutivos dicen que es más probable que varias empresas tengan que achicarse, ya sea a través de la bancarota o de fusiones que eliminarían el exceso de operaciones administrativas y mantenimiento, y les daría redes más sólidas y el poder para fijar precios.
- Lo que las aerolíneas norteamericanas han descubierto tras los atentados terroristas del 11 de septiembre es que su reducción de costos tradicionales no está funcionando, ya se han tomado medidas más fáciles; US Airways Group Inc. Recortó cerca de US 15 millones al negociar tarifas hoteleras más baratas para sus tripulaciones, American dejó de ofrecer revistas en sus aviones y en el mes de octubre del 2001 eliminó el caviar de la primera clase en vuelos internacionales, una medida que le ahorrará US \$ 2 millones al año. Y en septiembre muchas líneas aéreas norteamericanas dejaron de servir comida en clase económica en la mayoría de los vuelos internos.
- Para salir de este problema, las aerolíneas recurrirán a préstamos con garantía gubernamental por US\$10,000 millones, como parte del paquete de rescate financiero aprobado por el congreso estadounidense. La aplicación para las garantías de préstamos de cada firma está sujeta a la aprobación de un directorio gubernamental de cuatro personas. Los préstamos, como el efectivo, son diseñados para que las aerolíneas puedan superar el desplome en venta de pasajes desde el 11 de septiembre y así mantener viva a la industria para una eventual recuperación. El programa fue pensado para rescatar a las aerolíneas cuya situación económica ya las condenaba al fracaso.

¹³⁷ Raul Martiarena, "Tienen aerolíneas adeudo millonario", en **Reforma**, Sección negocios, 17 de junio del 2001, p. 15

- La gran carga para las empresas son los costos laborales, que ahora representan más del 35% de los gastos en sus centros de operaciones.
- Pero muchos especialistas dicen que la verdadera recuperación a largo plazo depende de la economía. Si los pasajeros no vuelven a viajar, las tarifas seguirán más baratas, los viajeros de negocios no gastarán en esos pasajes más caros que son cruciales para las aerolíneas, y las empresas seguirán perdiendo dinero, por lo tanto un retorno a las ganancias se supedita a la recuperación de la demanda. Este reflejo se vio en los resultados negativos del cierre del 2001 de las aerolíneas americanas; American tuvo pérdidas de 575 millones de dólares mientras Delta perdió 397 millones, United 510 millones, US Airways 269, Northwest 171 millones, Continental 166 millones, America West 358 millones, Alaska 34 millones de dólares. La única con resultado positivo fue Southwest con apenas 21 millones de dólares.¹³⁸
- Por su parte las aerolíneas de la Unión Europea, en la reciente reunión de la Asociación Europea de Aerolíneas en la ciudad de Bruselas, exteriorizaron su preocupación dando a conocer sus peticiones contra la crisis:
 1. Derechos de vuelo.- El sector quiere garantías para que las compañías obligadas a reducir su frecuencia de vuelos no pierdan sus derechos de despegue ó slots .
 2. Seguros.- Solicitan ayuda para pagar las pólizas producto de los atentados y ampliarla durante la guerra actual.
 3. Código de buena conducta.- Piden se negocie con Estados Unidos un código de buena conducta para evitar abusos en la competencia en las rutas trasatlánticas, el sector critica que algunas compañías americanas hayan bajado en forma sorprendente estas tarifas poco después de recibir ayudas directas de su Gobierno
 4. Medidas de seguridad.- Piden que los Estados se hagan cargo del reforzamiento de las medidas de seguridad cuanto antes para recuperar la confianza de los pasajeros.
- En dicha reunión la Comisión de la Asociación Europea de Aerolíneas advirtió que no consentirá ayudas gubernamentales encubiertas para aliviar a un sector que ya estaba en crisis mucho antes del 11 de septiembre por la desaceleración general de la economía y el aumentos de los precios de combustible.
- El plan de rescate para auxiliar al sector aéreo europeo no satisface a las líneas aéreas en cuestión, sus dirigentes han consideraron como insuficientes las medidas de apoyo, exigen mayores compensaciones por los daños económicos para poder competir con sus rivales estadounidenses.
- La crisis ha empezado a mermar la capacidad de las aerolíneas europeas para endeudarse. British Airways ha reaccionado con una promoción de cinco millones de boletos con el objeto de levantar la demanda, la oferta incluye vuelos a 80 destinos europeos y será válida hasta marzo próximo (2002). Sabena por su parte paró operaciones durante varios días y se declaró en suspensión de pagos. Tres asociadas del

¹³⁸ Alberto Aguilar, "Nombre, nombre, nombres", en el **Reforma**, México 22 de abril del 2002, sección negocios, p. 3^a.

grupo Swissair están a punto de ser vendidas para evitar la quiebra de la compañía. Japan Airlines reflejó pérdidas de 330 millones de dólares. China Airlines registró pérdidas de 39,60 millones de dólares.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

- Baca, Martínez Abelardo, *Legislación Aeroportuaria*, Edición del círculo aeronáutico de México, 1ª. Edición, México, 1976
- Francoz Rigalt, Antonio, *Derecho Aerespacial*, Editorial Porrúa, México 1980
- George, Pierre, *Geografía Económica*, Editorial Ariel, serie I, 3ª. Reimpresión, febrero 1981. Barcelona, España
- Jiménez, Alfonso, *Turismo, Estructura y Desarrollo*, Editorial Mc Graw Hill, México 1993.
- Mapelli, Enrique, Tapia Salinas Luis, *Ensayo para un Diccionario de Derecho Aeronáutico*, Madrid 1991, Tomo I
- McNair, Arnold Lord, *The Law of Treaties*, Oxford, Clarendon Press, 1986. Segunda Edición.
- Ortiz Ahlf, Loretta, *Derecho Internacional Público*, México, Harla, SA DE CV, 1989, Colección Textos Jurídicos Universitarios.
- Pino Muñoz, Jacinto Hector, *Legislación Aérea de México y Centroamérica*, Editorial UNAM, México 1978.
- Romero, Hector Manuel, *Enciclopedia Mexicana de Turismo*, Editorial Limusa, México 1986, Tomos II y VI.
- Rosseau, Charles, *Derecho Internacional Público*, Tercera Edición, Ediciones Ariel, Barcelona 1966
- Sepúlveda, César, *Terminología usual en las Relaciones Internacionales*, Derecho Internacional Público, Editado por la Secretaria de Relaciones Exteriores, México, 1976
- Seara Vázquez, Modesto, *Derecho Internacional Público*, Edit. Porrúa, 5ª. Edición México, 1976
- Seara Vázquez, Modesto, *Tratado General de la Organización Internacional*, Fondo de Cultura Económica, sección de obras de política y derecho. 1ª. Edición México, 1974.
- Varios, *Relaciones México-Estados Unidos* (Una visión interdisciplinaria. Coordinación de humanidades), UNAM. 1ª. Edición México, 1981.

REVISTAS Y ARTICULOS

- Anónimo, "Sesenta Años de Mexicana de Aviación", Comunidad Conacyt, Aviones, 1982.
- Análisis de la Estrategia de Negociación Bilateral en México, Marco de nuestra política y principios de negociación (Reporte) Aeroméxico, Dirección de Planeación, Mayo 1982.
- Del Campo y Estrada, Eliseo Martín, "La Hélice Anáhuac", Comunidad Conacyt, Aviones, abril-mayo 1981.
- González, Aguayo Leopoldo, "Notas sobre el sistema de Relaciones Internacionales de América Latina" Revista del Centro de Relaciones Internacionales, UNAM. Num. 19, México 1979

Guldemann, Werner, "Bilateral Agreements as regulatory instruments of International Commercial Aviation" International Air Transport Law, Organization and Police for the future, McGill University 1979.

Hijar, Guillermo, "Lineas Aéreas" en revista Mundo Ejecutivo, año XVII, No 215 vol XXIX marzo 1997, México DF.

Loueza Tovar, Enrique M., "El Espacio en el derecho aéreo internacional", Manual de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México, 1a. Parte, Cap. XVI, coordinado por Cesar Sepúlveda, SRE y Secretaría de Marina, Archivo histórico - diplomático mexicano.

Loubet, Enrique Jr., "Historia de la Aviación", Comunidad Conacyt, Aviones, abril-mayo 1981.

Mapelli, Enrique, "Cooperación e integración Internacional en el Transporte Aéreo y algunas de sus Normas Contractuales", Madrid 1992, Editorial Tecnos.

Montero, Ma. Rosa, "Fundamento de negociación de la Política aérea Mexicana, 1983", Departamento de Asuntos Internacionales, Dirección General de Aeronáutica Civil.

Ortiz, Federico Jr., "No se fusionaran AM y MX, dice un documento", en el Excélsior, México 24 de julio de 1982.

Palacios, Treviño Jorge, "Los derechos comerciales en la Aviación Internacional Mexicana", Departamento Aéreo Internacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, México 1984.

Pérez Castro, Enrique, "Apuntes de Política Aérea Internacional".

Comisión Federal de Competencia, "Protección y promoción de la competencia en la aviación comercial", en Informe de Competencia Económica 1997, Junio de 1998, México DF.

Sepúlveda, Cesar, Terminología usual en la R.I. DIP, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1976.

Vasco Prado, Jose, "Los Convenios Bilaterales del Transporte Aéreo", IV Conferencia Latinoamericana de Trabajadores Afiliados a la ITF, México, D.F. marzo 7-10, 1988.

Villela Gómez, José, "Las Primeras revistas de aviación en México ", Comunidad Conacyt, Aviones, abril-mayo 1981.

Villela Gómez, José, "Breve Historia de la Aviación en México", Comunidad Conacyt, Aviones, abril-mayo 1981.

MATERIAL HEMEROGRAFICO

Aguilar, Alberto, "Nombre, nombre, nombres", en el **Reforma**, México 22 de abril del 2002, sección negocios, p. 3°.

Aviation Bussines Magazine, New York, August 2001.

Aeronaves de México, Caballero Aguila: Historia de Aeroméxico, México, D.F. 1984.

Boletín de Aeroméxico; "Síntesis Histórica de Aeroméxico", México 1986

Boletín de Información Aeroméxico noviembre 2001

Business Week 22 de diciembre 1986.

Cámara Nacional de Aerotransporte, informe 1998.

Iván Cuellar, "Pista 05", en el **Reforma**, Sección Viajes, 17 de junio del 2001.

Excélsior, 30 de julio de 1982

El **Economista**, sección columnas, 12 enero, 1998 (Internet)

Folleto informativo de Aerolíneas Internacionales.

Hernández, Jaime, El **Economista**, sección segundo punto, 12 enero, 1998 (Internet)

Hernández, Jaime, "Ceden rutas de Taesa", en el **Economista**, sección Hombres de nombre, 19 de febrero, 1997 (Internet).

Informe Anual de Compañía Mexicana de Aviación

Itinerario de Aerocalifornia, julio 15, 2001.

Interavia, "Lutte Pour la Rentabilité des Compagnies Europeennes", Avril 1985

La Prensa de San Diego, "Estados Unidos y México suscriben un pacto para liberalizar los servicios de Aviación", febrero. 26, 1999.

Larousse Multimedia Enciclopédico, 2001

Periódico **Reforma**, Sección Negocios, página 1ª, martes 20 de septiembre de 2001

Petróleos Mexicanos, Revista Jurídica "Pemex Lex", No. 89-90- diciembre 1995.

Rangel, M. J. Jesús, "Se determinará con la aberrante competencia ruinosa: la SCT", en el **Excélsior**, 30 de julio de 1982.

Raul Martiarena, "Tienen aerolíneas adeudo millonario", en el **Reforma**, Sección negocios, 17 de junio del 2001.

Revista "Tohtli", órgano de información aeronáutica, política y de turismo, Año XXXIV, 2ª. Época, número 485, México DF, 1984.

Revista "Huini", Turismo, negocios y convenciones de Aerolíneas Internacionales, vol. 41 y 43, año 7, 2001.

Ruiz Romero, Manuel, **Historia de los Aeropuertos de México**, Saesa 1997, SEP

Revista "Aeroclase" de Magnicharters, año 3, ejemplar 16, octubre 2001

Scott McCartney, Susan Carey y Martha Brannigan, "La consolidación parece inevitable para las aerolíneas en EE.UU.", en el **Wall Street Journal Americas**, New York, 6 de noviembre 2001.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, La Aviación Mexicana en Cifras 1993-1999, DGAC, México, 2000.

Fecha de consulta, 26 de agosto de 2001, website: www.teel.com/gonzalez/pagina/Obregon/

DOCUMENTOS

Annual Report " The state of Air Transport Industry " by Knut Hammarskjold, General Secretary of IATA.

Anuario del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Madrid, 1980

Asuntos Relacionados con vuelos charter del Convenio México-Estados Unidos sobre transportes Aéreos, D.G.A.C

Boletín de Aeroméxico "Síntesis históricas de Aeroméxico", Gerencia de Publicidad y Relaciones Públicas, México 1983.

Cartas confidenciales y proyecto de modificación del Convenio México-Estados Unidos sobre transporte aéreo, D.G.A.C

Controversia sobre la Interpretación del Convenio Mexico- Estados Unidos sobre Transporte Aéreo, D.G.A.C.

Convención de Chicago sobre Aviación Civil, 1944

Convención de Viena de 1969, sobre derecho de los Tratados.

Convención de Viena de 1986, sobre sucesión de los Tratados.

Convenio tipo sobre transporte Aéreo Internacional

Convenio sobre transporte aéreo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el de los Estados Unidos de Norteamérica (1965,1970,1978,1988,1991,1997 y 1999 modificaciones sustanciales) y cuadro de rutas en vigor D.G.A.C.

Convenios Bilaterales firmados entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Corea

Convenios Bilaterales firmados entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federativa de Brasil.

Convenios Bilaterales firmados entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Japon y España.

Convenio Bilateral firmado entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Argentina

Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos, Ediciones de la Gaceta de la Comisión electoral, 2ª. Reimpresión, Marzo 1979, Artículo 76 Constitucional, Fracción I.

IATA Traffic Handbook

Informe Anual de Aeroméxico 1980 y 1981.

Informe económico. Estadístico de Aeroméxico, 1982, Dirección de Finanzas de Aeroméxico.

Informe Anual de la **IATA**, 1982, La situación de la industria e informe del Comité Ejecutivo. Ginebra, Suiza, noviembre 1982.

Jakson, Rose Marie P., "Relaciones E.U.A.-México (informe al congreso)" Boletín de información Internacional, SPP México DF, 25 de septiembre de 1979, año 3, número 173

Leyes y Reglamentos sobre comunicaciones y transportes, Ediciones Andrade, SA 6ª. Edición, México 1971, Tomo I y II.

Manual de Administración de Aeroméxico

Manual de Reglamentación de Aeroméxico

Memorándum de Entendimiento, Tarifas, Charter y otros del Convenio México-Estados Unidos sobre transportes aéreos, D.G.A.C.

Memorándum de Entendimiento, cuadros de rutas, disposiciones sobre capacidad, aprobación de tarifas, disposiciones para reglas de seguridad, certificados y licencias, materiales impresos de las aerolíneas, servicios de fletamento del Convenio México- Canadá, 1999.

Memorándum de Entendimiento, derechos de 3ª y 4ª Libertades del Convenio México - España.

OACI, Preamble de la Política Norteamericana en Materia de Negociaciones en la Esfera del Esp. Aéreo Int'l 21 Ago. 78 Citado por, Bogolanski, Juan Carlos. Liberación Aérea Solución o Revolución ? Miami, 1978

OACI, "Cláusulas Modelo sobre capacidad " Documento

OACI, Bogolanski, Juan Carlos, "Declaración de Políticas Aéreas del Gobierno de los EU", Ponencia 1970

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Política Aeronáutica 2001

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ley de Vías Federales de Comunicación, Artículos 765, 747 y 749 del Código para el Distrito y Territorios Federales.

Reporte de Aeronaves de México 1964-1970

Reporte de Aeroméxico. Revista Mensual de difusión interna, editada por la Gerencia de Prensa y Relaciones Públicas de Aeroméxico, septiembre, octubre, noviembre, 1982.

ONU, Resolución XVIII de la Asamblea General en 1962

ONU, Resolución 2222, XXI de la Asamblea General en 1962

ONU, Resolución 2345, XXII de la Asamblea General de 1962

TESIS

López, Flores Basme Guadalupe, "La IATA y las políticas aéreas internacionales", tesis para obtener el título de Lic. En Relaciones Internacionales, UNAM, 1982.

Mateos Valdit, Victor Fernando, "La satisfacción en el Trabajo en una empresa de Aviación Comercial", tesis para obtener el grado de Lic. En Administración de Empresas, Facultad de Contaduría, UNAM, 1979.

Mendoza, Ocaña Jannet, "La internacionalización de Aeroméxico, una Necesidad", tesis para obtener el título de Lic. En Relaciones Internacionales, UNAM, 1994.

Medrano García, Francisco; "Viabilidad de integración de la aviación comercial latinoamericana", tesis para obtener el grado de Lic. En Economía, Facultad de Economía, UNAM, 1977.

Perdomo García, Elisa; "La aviación civil mexicana y su influencia en el desarrollo económico", tesis para obtener el título de Lic. en Administración de Empresas Turísticas, Instituto Politécnico Nacional., 1977.

Rojas, Carrasco José Adrián : "El papel del transporte Aéreo en la estrategia turística Mexicana", tesis para obtener el grado de Lic. en Turismo, José Darian Rojas Carrasco, Universidad Panamericana de Turismo, 1989.

A N E X O S

LINEAS AEREAS REGIONALES

"AERONAVES ALIMENTADORAS"
RED DE RUTAS
1970

TIJ Tijuana
MEL Marcell
ENS Ensenada
SFE San Felipe
SRE San Diego
SRL San Rosendo
LTO Laredo
VCT Villa Constitución
LAP La Paz
HDS Nogales
HMO Hermosillo
CER Cd Obregón
LMW Los Mochis
CUL Culiacán
MEX Mexicali
SCP San Felipe
BDO Boraon
TAC Toluca
PHG Pinar del Rio
ZAC Zacatecas
AZB Apizaco
SDF San Diego
CBM Cd Banderas
JCB Juchitán

TEP Tepic
AGS Aguascalientes
LEO León
GDL Guadalajara
TNT Toluca
IHA Ixtapa
ZLO Zolotitlán
MLM Morelia
MEX México, DF
ARC Arcos
ZIH Zihuatanejo
PEB Puebla
OAS Oaxaca
PMD Piedras Blancas

PES Pto Escobedo
PTL Pto Angel
IZT Iztapalapa
TOL Toluca Guzman

PHS Pto Negro
MCH Michoacán
MTE Matamoros
LRO Saltillo
CVM Cd Victoria
CMI Cd Morelia
TAM Tampico
TMM Toluca
SLP Salinas Prieta

MMQ Morelia
MUI Michoacán
CZM Coahuila

MAPA No 1

FUENTE
S C Y
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

ANEXO A

CUADRO DE RUTAS CONVENIO MEXICO REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

CUADROS DE RUTAS

SECCION I

La línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en las rutas que en seguida se especifican y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos-Miami- Colombia, Frankfurt/ m y Munich-puntos más allá.

SECCION II

La línea aérea designada por la República Federal de Alemania tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en las rutas que en seguida se especifican y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo:

Puntos en la República Federal de Alemania-Dallas/ Fort Worth- Monterrey, Mérida, Cancún y Ciudad de México- Aeropuertos-puntos más allá.

NOTA:

Se han incorporado ya las enmiendas al Cuadro de Rutas; contenidas en los Memorandum de 15 de mayo 1975, 19 de agosto de 1981.



ANEXO B

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

CUADRO DE RUTAS CONVENIO MEXICO/ JAPON

1. Ruta para ser operada en ambas direcciones por la línea aérea designada del Japón:

Puntos en el Japón-Vancouver-Honolulu-Los Angeles-México, D.F.-Bogotá o cualquier otro punto para ser acordado posteriormente-San Paulo y/o Río de Janeiro.

NOTA: La línea aérea designada del Japón no ejercerá derechos de tráfico entre puntos intermedios y México, D.F. ni entre México, D.F. y puntos más allá, en ambas direcciones.

2. Ruta para ser operada en ambas direcciones por la línea aérea designada de los Estados Unidos Mexicanos:

Puntos en México-Los Angeles-Honolulu-Vancouver-Tokyo o Sapporo u Osaka-tres puntos más allá en el Lejano Oriente, India y Oceanía para ser especificados posteriormente.

NOTA1: La línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, después de inaugurar los servicios aeronáuticos internacionales el Aeropuerto Internacional de Kansai, podrá ejercer las operaciones acordadas.

NOTA2: La línea aérea designada de los Estados Unidos Mexicanos no ejercerá derechos de tráfico entre puntos intermedios y Tokyo o Sapporo u Osaka ni entre Tokyo o Sapporo u Osaka y puntos más allá en ambas direcciones.

3. Los servicios acordados, prestados por la línea aérea designada de cualquier Parte Contratante, empezarán en un punto en el territorio de esa Parte Contratante, pero otros puntos de la ruta especificada podrán, a opción de la línea aérea designada, ser omitidos en uno o en todos los vuelos.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

MINUTA DE LA REUNION

Durante los días 24 y 25 de noviembre de 1993, las Delegaciones representativas de Las Autoridades Aeronáuticas del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Japón, realizaron negociaciones sobre los asuntos que existen entre ambos países en materia aeronáutica, y acordaron registrar el siguiente acuerdo:

Como Anexo I figura la lista de ambas delegaciones.

I. Las Delegaciones de ambos países alcanzaron el siguiente acuerdo:

1. Las Autoridades Aeronáuticas de ambos países sustituyen el Cuadro de Rutas anexo al Convenio Bilateral (en adelante se denominará "Convenio") sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno del Japón y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos firmado en Tokyo por ambos países el 10 de marzo de 1972, por el Cuadro de Rutas que se adjunta a la presente Minuta como Anexo II.

2. Las enmiendas arriba mencionadas, especificadas en el párrafo 3 del Artículo 14 del Convenio, entrarán en vigor en la fecha del Canje de Notas Diplomáticas en las que se indique dicha aprobación.

II. Capacidad de Transporte

1. Las Delegaciones de ambos países alcanzaron el siguiente acuerdo acerca de la capacidad de transporte.

(1) La capacidad ofrecida por las líneas aéreas designadas de los países respectivos para las operaciones de los servicios aéreos será seis punto cero (6.0) unidades después de la inauguración del



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

Aeropuerto Internacional de Kansai.

Hasta entonces, la Línea Aérea Japonesa (Japan Air Lines) podrá operar los servicios acordados con dos (2) frecuencias semanales utilizando la aeronave del tipo B747.

(2) Para efectos de esta Minuta acerca de la capacidad, el término "una unidad" significa la ida y vuelta de un vuelo pasajero con la aeronave DC-8 o aeronave de tipo similar.

(3) Las unidades y los tipos de aeronaves que pueden ser utilizadas por las líneas aéreas designadas de ambos países son;

B747 y MD11 (más de 300 asientos): dos punto cero (2.0) unidades

DC10, B767 y MD11 (menos de 300 asientos):

uno punto cinco (1.5) unidades

DC8: uno punto cero (1.0) unidades

2. La Delegación mexicana manifestó que la línea designada mexicana ejercerá según la capacidad prevista en el párrafo anterior, cuatro vuelos semanales con la aeronave B767 después de la apertura del Aeropuerto Internacional de Kansai. Al respecto, la Delegación japonesa expresó su aceptación.

III. Otros asuntos

1. La Delegación mexicana solicitó a la Delegación japonesa que le permita a su línea aérea volar al Aeropuerto de Narita. Con respecto a dicha solicitud la Parte japonesa explicó que, debido a la congestión de tráfico en ese aeropuerto no puede aceptar por el momento una nueva entrada de líneas aéreas. La Parte mexicana mostró la comprensión al respecto y manifestó que esta solicitud será tocada en futuras reuniones de Autoridades Aeronáuticas de



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

los dos países.

2. La Delegación mexicana propuso que las líneas aéreas designadas sean dos por cada país. Al respecto, la Parte japonesa contestó que por el momento no está en posibilidad de aceptar dicha propuesta. La Parte mexicana mostró su interés de tocar este tema en futuras reuniones de las Autoridades Aeronáuticas de los dos países.

3. La Delegación mexicana manifestó su interés de que se operen vuelos de fletamento tanto de pasajeros como de carga entre México y Japón. La Delegación japonesa manifestó que en lo que se refiere a los vuelos de fletamento (charter), los estudiará y aprobará caso por caso a condición de que estén sujetos a los reglamentos del Gobierno japonés sobre vuelos de fletamento. La Parte japonesa agregó que vuelos de fletamento (charter ITC) no podrán operar en los Aeropuertos de Narita y Osaka (Itami) debido a la congestión de tráfico.

Las Delegaciones de ambos países desean dejar constancia de que las negociaciones se desarrollaron bajo el espíritu de entendimiento mutuo y amistad que caracteriza las relaciones entre ambos países.



5.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTE

Hecho en Tokyo a los veinticinco días del mes de noviembre de mil
novecientos noventa y tres.

POR LA AUTORIDAD AERONAUTICA
DEL GOBIERNO DE LOS ESTADOS
UNIDOS MEXICANOS

POR LA AUTORIDAD AERONAUTICA
DEL GOBIERNO DEL JAPON

ANEXO C

**CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
Y EL GOBIERNO DE _____**

CONVENIO BILATERAL AEREO TIPO DEL GOBIERNO MEXICANO

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de _____

Siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Convenio complementario a la mencionada Convención con el propósito de establecer servicios aéreos regulares mixtos entre sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1.

2.

Definiciones.

Para la interpretación y a los efectos del presente Convenio y su Cuadro de Rutas, los términos abajo expuestos tendrán el siguiente significado:

- A. El término "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y toda enmienda a ella que haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes.
- B. El término "este Convenio" incluye el Cuadro de Rutas anexo al mismo y todas las enmiendas al Convenio o al Cuadro de Rutas.
- C. El término "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el caso de _____ o, en ambos casos, cualquier otra persona o institución autorizada para asumir las funciones ejercidas por las autoridades mencionadas.
- D. El término "servicio aéreo" significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, carga y correo (mixto).
- E. El término "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.
- F. El término "escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo.
- G. El término "empresa designada" significa la empresa que ha sido designada y autorizada por cada Parte Contratante, conforme al Artículo 3 de este Convenio.
- H. El término "tarifa" significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha cantidad, incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.

- I. El término "frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta específica en un periodo dado y el término "rutas específicas" significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas anexo al presente Convenio.
- J. El término "territorio" con relación a un Estado, significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

Artículo 2.**Otorgamiento de Derechos.**

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas señaladas en el Cuadro de Rutas adjunto al presente Convenio.
2. Conforme a lo estipulado en el presente Convenio, la empresa aérea designada por cada Parte Contratante gozará durante la explotación de los servicios aéreos convenidos, de los siguientes derechos:
 - a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo.
 - b) Hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante.
 - c) Embarcar y desembarcar en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo, a los pasajeros, carga y correo.
3. El derecho de tráfico de quinta libertad de todos los sectores del Cuadro de Rutas adjunto al presente Convenio, se ejercerá únicamente tras haberse consultado previamente entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
4. El hecho de que no se ejerzan de inmediato los derechos descritos en este Artículo, no impedirá que la empresa aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido, inaugure los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
5. Nada de lo contenido en el presente Convenio debe considerarse que confiere a la empresa aérea designada de una Parte Contratante el derecho de tomar a bordo, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluyendo correo, transportados por pago o remuneración y destinados a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3.

5.

Designación y Autorización.

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte Contratante a una empresa aérea con el propósito de que opere los servicios convenidos en las rutas especificadas y el derecho de retirar o de cambiar tal designación.
2. Al recibir esa designación, la otra Parte Contratante concederá sin demora, sujeta a las disposiciones del párrafo 3. de este Artículo, a la empresa designada la debida autorización para operar
3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes pueden pedir a la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, que le compruebe que está calificada para cumplir las condiciones prescritas según las leyes y reglamentos que normal y razonablemente apliquen esas autoridades a la operación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención.

Artículo 4.**Revocación o Suspensión de Autorizaciones.**

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de operación o a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio por parte de una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que considere necesarias respecto al ejercicio de estos derechos:
 - a) en todos los casos en que no esté convencida de que una propiedad substancial y un control efectivo de esa empresa pertenecen a la Parte Contratante que designó a la empresa o a nacionales de esa Parte Contratante; o,
 - b) en el caso de que esa empresa no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos; o,
 - c) en el caso de que la empresa, en alguna otra manera, no opere conforme a las condiciones prescritas bajo este Convenio.
2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1. de este Artículo sea esencial para evitar mayores infracciones a leyes y reglamentos, tal derecho deberá ejercerse solamente después de haber consultado con la otra Parte Contratante.

Artículo 5.**Leyes y Reglamentos.**

Las Leyes y Reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, de los pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo, así como los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada de la otra Parte.

Artículo 6.**Certificados y Licencias.**

1. Los Certificados de Aeronavegabilidad, los Certificados o títulos de aptitud y las Licencias expedidos o convalidados por una de las Partes Contratantes y no caducados, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores al mínimo establecido en la Convención.
2. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de no reconocer la validez para los vuelos sobre su propio territorio, de los títulos o certificados de aptitud y las licencias expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 7.**Derechos Aeroportuarios.**

Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se imponga a las aeronaves de la otra Parte, tasas y derechos justos y razonables por el uso de aeropuertos y otros servicios. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tasas y derechos no serán mayores a los aplicados por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales.

Artículo 8.**Derechos Aduaneros.**

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes y el equipo con que cuente la aeronave para su funcionamiento, combustible, lubricante, provisiones técnicas fungibles, refacciones y provisiones (incluso alimentos, tabacos y bebidas), a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduanas, impuestos nacionales, de inspección u otros derechos, impuestos o gravámenes federales, estatales o municipales, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.
2. Estarán igualmente exentos a condición de reciprocidad, de los mismos impuestos y gravámenes, con excepción de los derechos por servicios prestados, los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para el trabajo de mantenimiento, así como las provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabacos), los documentos de empresas como: boletos, folletos, itinerarios y demás impresos que requiera la compañía para su servicio, así como material publicitario que se considere necesario y exclusivamente para el desarrollo de las actividades de la misma, remitidos por o para la empresa aérea de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante, así como los que se pongan a bordo de las aeronaves de la empresa aérea de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y sean usados en servicios internacionales.
3. El equipo normalmente conducido a bordo de las aeronaves, así como aquellos otros materiales y aprovisionamientos que permanecen a bordo de las aeronaves en cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente previa autorización de las autoridades aduaneras del territorio de que se trate. En tales casos, podrán ser almacenados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta en tanto salgan del país o se proceda de acuerdo con las disposiciones legales en la materia.
4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, sólo estarán sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y de otros derechos similares.

Artículo 9.**Principios que Rigen la Operación de los Servicios.**

1. Habrá una oportunidad justa e igual para que las empresas designadas de ambas Partes Contratantes operen los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.
2. Al operar los servicios convenidos, la empresa aérea designada de cada Parte Contratante tomará en cuenta los intereses de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, de manera que no se afecten indebidamente los servicios que esta última proporciona en la totalidad o en parte de las mismas rutas.
3. Los servicios convenidos que proporcionen las empresas designadas de las Partes Contratantes, guardarán una estrecha relación con las necesidades de transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, que provengan de o estén destinados al territorio de la Parte Contratante que haya designado a la empresa.

Artículo 10.**Tarifas.**

1. Las tarifas aplicables por las empresas de transporte aéreo de las Partes para el transporte con destino al territorio de la otra Parte o proveniente de él, se establecerán a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, un beneficio razonable, las características de cada servicio y las tarifas aplicadas por otras empresas de transporte aéreo.
2. Las tarifas y las reglas de aplicación mencionadas en el párrafo 1. de este Artículo se acordarán, si es posible, por las empresas de transporte aéreo designadas de ambas Partes y se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes, al menos quince (15) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades. Para la entrada en vigor de una tarifa y comercialización de la misma, será necesaria la previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.
3. Cuando no se haya podido acordar una tarifa conforme a las disposiciones del párrafo 2. del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo y, si no se llegara a ningún acuerdo sobre la tarifa que se les someta, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo 18 de este Convenio.
4. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo, continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa que la reemplace.
5. Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes, de ninguna manera modificarán el precio o las reglas de aplicación de las tarifas vigentes, sin previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

Artículo 11.**Seguridad de la Aviación.**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o de cualquier otra Convención multilateral o modificación de las actuales, cuando sean aceptadas por ambas Partes Contratantes.
2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes, exigirán que los explotadores de su nacionalidad o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3. que precede, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

Artículo 12.**Transferencia de Utilidades.**

La empresa aérea designada de cada Parte Contratante tendrá derecho a convertir y remitir a su país, bajo solicitud, los ingresos locales que excedan las cantidades desembolsadas localmente. La conversión y el envío de dinero deberán permitirse sin restricciones al tipo de cambio aplicable a esa clase de transacciones en la fecha en que estos ingresos sean presentados para su conversión y envío.

Artículo 13.**Actividades Comerciales y Representaciones.**

1. En lo particular, cada Parte Contratante concederá a la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante el derecho de comercializar el transporte aéreo en su territorio de manera directa y, a criterio de la empresa aérea, a través de sus agentes. Cada empresa aérea tendrá el derecho de comercializar el transporte conforme a lo previsto en el presente Convenio y cualquier persona será libre de adquirirlo en la moneda de dicho país, sujeto a las leyes y reglamentos nacionales en monedas de libre convertibilidad de otros países
2. La empresa aérea designada de una de las Partes Contratantes podrá, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a la entrada, residencia y empleo, traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, al personal ejecutivo, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas exclusivamente de nivel gerencial, que sea necesario para la operación de los servicios acordados.

Artículo 14.**Estadísticas.**

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes, dispondrán que su empresa aérea designada facilite a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, si le fueren solicitados, todos los datos estadísticos que sean precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por la empresa mencionada en los servicios convenidos.

Artículo 15.**Convención Multilateral.**

Si empezase a regir una Convención general y multilateral de transporte aéreo vinculante para ambas Partes Contratantes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

Artículo 16.**Consultas y Enmiendas.**

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes se consultarán mutuamente con vistas a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones de este Convenio.
2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación o enmienda de este Convenio o su acatamiento. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas, se realizarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en la que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos de que se convenga de otra manera entre las Partes Contratantes.
3. Si las Partes Contratantes acordaran modificar al presente Convenio, las modificaciones deberán ser formalizadas a través de un canje de Notas Diplomáticas y entrarán en vigor mediante un canje de Notas adicional en el que ambas Partes Contratantes se comuniquen haber cumplido los requisitos exigidos por su legislación nacional.

El Cuadro de Rutas anexo podrá ser modificado por mutuo acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Artículo 17.**Registro.**

El presente Convenio y todas sus enmiendas, deberán ser registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 18.**Solución de Controversias.**

1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos miembros del tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes.
2. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes haga entrega a la otra Parte Contratante de una Nota Diplomática en la que se solicite el arreglo de una controversia mediante arbitraje. El tercer árbitro será nombrado dentro del término de sesenta (60) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes aludido.
3. Si dentro del plazo señalado no se llega a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, éste será designado por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, conforme a los procedimientos de ese Organismo, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes.
4. Una vez integrado el tribunal de arbitraje, éste emitirá su resolución dentro de un plazo no mayor de sesenta (60) días, prorrogables únicamente por otros sesenta (60) días más, cuando los árbitros justifiquen e informen por escrito la necesidad de mayor tiempo antes de los primeros sesenta (60) días, en función de la complejidad de la controversia que haya sido planteada.
5. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo. El tribunal de arbitraje decidirá sobre la repartición de los gastos que resulten de tal procedimiento.

Artículo 19.**Denuncia.**

El presente Convenio tendrá la vigencia indicada en su Artículo 20, a menos que cualquiera de las Partes Contratantes manifieste su deseo de denunciarlo, mediante notificación escrita dirigida a la otra Parte Contratante a través de la vía diplomática, con doce (12) meses de antelación. Dicha notificación deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional, a menos que la notificación mencionada sea retirada por acuerdo antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará haber recibido la notificación catorce (14) días después del recibo de notificación por la OACI.

Artículo 20.**Entrada en Vigor.**

Cada una de las Partes Contratantes notificará a la otra el cumplimiento de los procedimientos constitucionales requeridos para la entrada en vigor del presente Convenio, la que se hará efectiva el día de la recepción de la última notificación.

El presente Convenio tendrá una vigencia de 3 (tres) años y podrá ser renovado por periodos iguales mediante canje de Notas Diplomáticas.

En fe de lo cual, los infrascritos debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos firman y sellan el presente Convenio.

Hecho en _____ a los _____ días del mes de _____ de mil novecientos noventa y _____, en dos ejemplares originales en idioma español e _____, siendo ambos textos igualmente válidos.

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

POR EL GOBIERNO DE

CUADRO DE RUTAS**SECCION I.**

La empresa aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrá el derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

NOTAS:

1. La empresa aérea designada podrá omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en territorio de los Estados Unidos Mexicanos.
2. La empresa aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de 3a. y 4a. libertades.
3. La empresa aérea designada sólo podrá ejercer derechos de tráfico de 5a. libertad cuando fuera acordado y autorizado previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
4. Los itinerarios de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación.

CUADRO DE RUTAS**SECCION II.**

La empresa aérea designada por el Gobierno de _____ tendrá el derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

NOTAS:

1. La empresa aérea designada podrá omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en territorio de _____
2. La empresa aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de 3a. y 4a. libertades.
3. La empresa aérea designada sólo podrá ejercer derechos de tráfico de 5a. libertad cuando fuera acordado y autorizado previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
4. Los itinerarios de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación.

Propuesta de Convenio Mexicano

ARTICULO 1	Definiciones
ARTICULO 2	Otorgamiento de Derechos
ARTICULO 3	Designación y Autorización
ARTICULO 4	Revocación o Suspensión de Autorizaciones
ARTICULO 5	Leyes y Reglamentos
ARTICULO 6	Certificados y Licencias
ARTICULO 7	Derechos Aeroportuarios
ARTICULO 8	Derechos Aduaneros
ARTICULO 9	Principios que Rigen la Operación de los Servicios
ARTICULO 10	Tarifas
ARTICULO 11	Seguridad de la Aviación
ARTICULO 12	Transferencia de Utilidades
ARTICULO 13	Actividades Comerciales y Representaciones
ARTICULO 14	Estadísticas
ARTICULO 15	Convenio Multilateral
ARTICULO 16	Consultas y Enmiendas
ARTICULO 17	Registro
ARTICULO 18	Solución de Controversias
ARTICULO 19	Denuncia

ANEXO D

CUADRO DE RUTAS MEXICO/ PAISES BAJOS (HOLANDA)

SECCION I

Una línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, en la ruta especificada:

PUNTOS EN MEXICO-TORONTO Y/O MONTREAL-AMSTERDAM.

SECCION II

Una línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos tendrá derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, en cada ruta especificada:

- a) PUNTOS EN LOS PAISES BAJOS-MONTREAL Y/O TORONTO-CHICAGO Y/O HOUSTON-CIUDAD DE MEXICO.
- b) PUNTOS EN LAS ANTILLAS NEERLANDESAS-BARRANQUILLA-PANAMA-SAN JOSE-GUATEMALA-KINGSTON-MONTEGO BAY-COZUMEL-CAN CUM-CIUDAD DE MEXICO.

SECCION III

1. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá derecho a operar 4 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Boeing 747 o cualquier tipo similar de aeronave.
2. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta a) de la sección II, será una línea aérea con domicilio en los Países Bajos, que tendrá derecho a operar 4 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Boeing 747 o cualquier tipo similar de aeronave.
3. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta b) de la sección II, será una línea aérea con domicilio en las Antillas Neerlandesas, que tendrá derecho a operar 3 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Douglas DC-9 o cualquier tipo similar de aeronave.

4. Las líneas aéreas designadas, podrán omitir uno o todos los - puntos intermedios especificados en las secciones I y II anteriores con la excepción de Cozumel en la ruta b) de la sección II, en uno o en todos los vuelos.
5. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, disfrutará de todos los derechos de tráfico en la -- ruta especificada en la sección I.
6. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta a) de la sección II, no disfrutará de derechos - de tráfico comercial entre Montreal, Toronto, Chicago y Houston por un lado y la Ciudad de México por el otro.
7. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta b) de la sección II disfrutará de derechos comer- ciales de tráfico solamente entre las Antillas Neerlandesas y la Ciudad de México y entre las Antillas Neerlandesas, Barranquilla y Guatemala por un lado y Cozumel y Can Cum por el otro.

CUADRO DE RUTAS CONVENIO MEXICO/ CHILE

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

La ruta de los servicios aéreos operados por la empresa o empresas aéreas designadas por el Gobierno de Chile, sera la siguiente, en ambas direcciones:

Chile, via puntos intermedios a su eleccion, en paises de Latinoamérica y el Caribe, a los Estados Unidos Mexicanos y mas alla de los Estados Unidos Mexicanos.

SECCION II

La ruta de los servicios aéreos operados por la empresa o empresas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, sera la siguiente, en ambas direcciones:

Estados Unidos Mexicanos, via puntos intermedios a su elección, en países de Latinoamérica y el Caribe, a Chile y más allá de Chile.



III.- SOLICITUD DE LA AUTORIDAD AERONAUTICA CHILENA.

Respecto de los vuelos regulares de pasajeros, la Autoridad Aeronáutica chilena solicitó que, sin perjuicio de lo establecido en el punto N° 2 del Memorandum de Entendimiento firmado el 17 de Julio de 1996, la empresa aérea designada por el Gobierno de la República de Chile pueda operar indistintamente siete (7) frecuencias semanales en la ruta: Santiago de Chile - Ciudad de México - Cancún - Ciudad de México - Santiago de Chile, sin derechos de tráfico en los tramos Ciudad de México - Cancún y Cancún - Ciudad de México, y sin sobrepasar las diez (10) frecuencias semanales acordadas en el Memorandum de Entendimiento e intercambio de cartas del 29 de Noviembre y 9 de Diciembre de 1996.

La Autoridad Aeronáutica mexicana manifestó que esta solicitud es materia de una análisis posterior, por lo que no podía pronunciarse en esta oportunidad.

La Reunión se llevó a efecto en una atmósfera de cordialidad y amistad, conforme al alto nivel de las relaciones existentes entre ambos países.

Hecho en la Ciudad de México, a los veintidós días del mes de Mayo de mil novecientos noventa y ocho.

Por la Delegación de los
Estados Unidos Mexicanos

Ing. Juan Antonio Bargés

Por la Delegación de la
República de Chile

Arq. Juan Pablo Langlois

ARTICULO 20
TERMINACION

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado este Convenio, el cual cesara sus efectos seis (6) meses después de la fecha de recibida la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo antes de que termine este periodo.

2. La notificación de terminación deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerara haber recibido la notificación catorce (14) días después del recibo de notificación por la OACI

ARTICULO 21
ENTRADA EN VIGOR

1. Cada una de las Partes Contratantes notificará a la Otra el cumplimiento de los procedimientos constitucionales requeridos para la entrada en vigor del presente Convenio, la que se hará efectiva el día de la recepción de la última notificación.

2. El presente Convenio tendrá una vigencia de tres (3) años y podrá ser renovado automáticamente por periodos iguales, a menos que cualquiera de las Partes Contratantes, decida darlo por terminado en los términos del Artículo 20 del presente Convenio.

ANEXO F

CUADRO DE RUTAS CONVENIO MEXICO/ COSTA RICA

SECCION I

La empresa aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, gozará de derechos de explotación de servicios aéreos regulares en las siguientes rutas:

- a) Ciudad de México, México - Puntos en Centro América - San José, Costa Rica y más allá a Ciudad de Panamá, Panamá - Bogotá, Colombia - Caracas, Venezuela - Quito, Ecuador - Lima, Perú.
- b) Cancún o Mérida o Cozumel, México - Puntos en Centro América - San José, Costa Rica y más allá a Ciudad de Panamá, Panamá - Bogotá, Colombia - Caracas, Venezuela - Quito, Ecuador - Lima, Perú.

NOTAS:

- 1. La empresa aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrá derechos de quinta libertad en los puntos intermedios de Centro América.
- 2. La empresa aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, podrá omitir los puntos intermedios en las rutas indicadas.
- 3. La empresa aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrá derechos de quinta libertad más allá a Ciudad de Panamá, Panamá - Bogotá, Colombia - Caracas, Venezuela - Quito, Ecuador - Lima, Perú.
- 4. La frecuencia de los servicios en las rutas convenidas será determinada por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

SECCION II

La empresa aérea designada por el Gobierno de la República de Costa Rica, gozará de derechos de explotación de servicios aéreos en las siguientes rutas:

- a) San José, Costa Rica - Puntos en Centro América - Ciudad de México, México y más allá a Los Angeles, California, Estados Unidos de América.
- b) San José, Costa Rica - Puntos en Centro América - Cancún, México y más allá a New Orleans y/o New York, Estados Unidos de América.
- c) San José, Costa Rica - Puntos en Centro América - Huatulco, Acapulco, México - Los Angeles, California, Estados Unidos de América.

NOTAS:

- 1. La empresa aérea designada por el Gobierno de la República de Costa Rica, tendrá derechos de quinta libertad en los puntos intermedios en Centro América.
- 2. La empresa aérea designada por el Gobierno de la República de Costa Rica, podrá omitir los puntos intermedios en las rutas indicadas.
- 3. La empresa aérea designada por el Gobierno de la República de Costa Rica, tendrá derechos de quinta libertad más allá a Los Angeles, California, en las rutas a y c; y New Orleans y/o New York, en la ruta b.
- 4. La frecuencia de los servicios en las rutas convenidas será determinada por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.



CONVENIO MEXICO/ ESPAÑA

1.- Delegaciones representando a España y México se reunieron en Madrid durante los días 2 y 3 de Marzo de 1992 con el fin de examinar aspectos relacionados con la aplicación del Convenio sobre transporte aéreo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos de 21.11.78.

2.- La composición de las dos Delegaciones se adjunta como Anexo I a la presente Acta.

3.- Ambas delegaciones adoptaron el texto de un nuevo artículo 6 bis sobre "seguridad aérea" a ser introducido en el Convenio aéreo bilateral, que aparece como Anexo II a la presente Acta.

4.- Asimismo, ambas delegaciones adoptaron la modificación de los Artículo 1, C) D) y E), Artículo 2, Artículo 3, Artículo 10, Artículo 19 y Artículo 20 del citado Convenio aéreo bilateral.

Los nuevos textos de dichos Artículos aparecen como Anexo III a la presente Acta Final.

5.- También se acordó por las dos Delegaciones la sustitución del Anexo del mencionado Convenio aéreo bilateral por un nuevo Anexo, cuyo texto aparece como Anexo IV a la presente Acta Final.

6.- En relación con el Cuadro de Rutas contenido en el Anexo ambas delegaciones acordaron la definición de los siguientes puntos intermedios y puntos más allá, que podrán operarse con derechos de Quinta Libertad:

Para España: Montreal, Miami y Guatemala

Para México: Miami y Roma o París

7.- En relación con la operación de los servicios convenidos ambas Partes acordaron:



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y
TRANSPORTES

2.

1) Barcelona no podrá ser servido por las Compañías aéreas designadas mexicanas con más de cuatro frecuencias semanales

2.- En relación con la operación de los servicios convenidos con Derechos de Quinta Libertad:

a) Miami no podrá ser utilizado como punto intermedio para las Compañías designadas mexicanas en sus servicios a Barcelona en tanto en cuanto no puedan ser ejercidos los mismos derechos por las Compañías designadas españolas en el tramo Miami Ciudad de México de los servicios especificados.

b) En el tramo Miami Cancún, las Compañías designadas por parte española podrán realizar hasta siete frecuencias semanales, con limitación de un máximo de 100 pasajeros de Quinta Libertad por vuelo en cada sentido.

Pasado el plazo de un año, contado a partir de la fecha de la presente Acta, se reunirán las Autoridades aeronáuticas de ambos Países, a efecto de examinar una eventual ampliación.

8.- De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 15 del Convenio Aéreo Bilateral las enmiendas y adiciones al Convenio y al Anexo serán objeto de un Canje de Notas, a realizar por la vía diplomática, y se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha de dicho Canje y entrarán en vigor una vez sean aprobadas de acuerdo con los respectivos procedimientos constitucionales, lo que será objeto de un Canje de Notas adicional.

9.- Ambas delegaciones acordaron, entretanto se celebre el Canje de Notas referido anteriormente, recomendar a sus autoridades la concesión de los permisos operativos y autorizaciones correspondientes, según los términos acordados, para dar cumplimiento a las disposiciones adoptadas.

10.- Queda derogado lo dispuesto en el Memorandum de Entendimiento firmado el 20 de octubre de 1987.

11.- La delegación española recordó que ya en la reunión de consultas de 20 de octubre de 1987 se propuso la inclusión de un nuevo artículo en el Convenio aéreo bilateral, relativo al "personal técnico y comercial". La delegación española volvió a presentar un proyecto de artículo sobre el particular, respondiendo la delegación de México que dicho texto debería ser objeto de estudio detenido y que su adopción



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

podría realizarse posteriormente por la vía diplomática, cuyo texto aparece como Anexo V. a la presente Acta Final.

12.- Ambas delegaciones acordaron considerar favorablemente las peticiones de autorización que se formulen respecto de vuelos no regulares entre España y México, de conformidad con lo dispuesto con las Leyes y Reglamentos de cada una de las Partes Contratantes.

Las reuniones se desarrollaron dentro de un clima de mútuo entendimiento y cordialidad.

Firmado en Madrid, en dos ejemplares originales, el 3 de Marzo de 1992.

Por la Delegación de España

CARLOS BLASCO

Por la Delegación de México.

ENRIQUE ZAPATA



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

4.

DELEGACION ESPAÑOLA

- DON CARLOS BLASCO VILLA.- Director General de Relaciones Económicas Internacionales. Ministerio de Asuntos Exteriores.
- DON IÑIGO DE PALACIO ESPAÑA.- Subdirector General de Cooperación Aérea, Marítima y Terrestre, de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales. Ministerio de Asuntos Exteriores.
- DON JESUS PEREZ BLANCO.- Subdirector General de Explotación del Transporte Aéreo. Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- DOÑA JULIETA LAYNEZ.- Jefe de Area de la Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- DOÑA MARIA VICTORIA GALLEG0.- Jefe de Servicio de la Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- DOÑA TERESA MOLINA.- Jefe de Servicio de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales. Ministerio de Asuntos Exteriores.
- DON JOSE LUIS GODOY.- Director de Relaciones Internacionales de la Compañía IBERIA.
- DON MANUEL HALFTER.- Compañía IBERIA.

9

9



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

5.

DELEGACION MEXICANA

- 9
- DON ENRIQUE ZAPATA.- Director General de Aeronáutica Civil. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 - DON FEDERICO CANOVAS.- Director de Transporte y Control Aeronáutico. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 - DON FRANCISCO DEL RIO.- Ministro de la Embajada de México.
- g



ARTICULO 6 BIS

(a) De acuerdo con sus derechos y obligaciones según las leyes internacionales, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones mutuas de proteger la seguridad de la aviación civil en contra de actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Convenio. Las Partes Contratantes actuarán, en especial, de conformidad con lo dispuesto en la Convención sobre Ofensas y Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmada en Tokio el 14 de Septiembre de 1.963, en la Convención para la Supresión de Apropiación Indevida de las Aeronaves, firmada en La Haya el 16 de Diciembre de 1.970 y en la Convención para la Supresión de Actos Ilícitos en contra de la Seguridad de la Aviación Civil, firmada en Montreal el 23 de Septiembre de 1.971.

(b) Las Partes Contratantes prestarán toda la ayuda mutua necesaria, cuando ésta fuera solicitada, con el fin de evitar actos de apropiación indebida de aeronaves civiles y otros actos ilícitos en contra de la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

(c) En sus relaciones mutuas, las Partes deberán actuar de conformidad con las normas de seguridad aérea establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y asignadas como Anejos a la Convención de Aviación Civil Internacional hasta el punto en que dichas normas de seguridad sean aplicables a las Partes; Estas exigirán que los operadores de aeronaves matriculadas en su país, o los operadores de aeronaves que tengan su sede principal de actividad o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas normas de seguridad aérea.

(d) Cada Parte Contratante acuerda que a dichos operadores de aeronaves se les exija el cumplimiento de las normas de seguridad aérea a las que hace referencia el párrafo (c) más arriba mencionado, requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada y la salida



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

7.

del territorio de esa otra Parte Contratante, o durante su estancia en el mismo. Cada Parte Contratante deberá garantizar la aplicación eficaz de las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque y desembarque. Cada Parte Contratante dará también respuesta favorable a cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que se tomen medidas especiales de seguridad frente a una amenaza en particular.

(e) Cuando se origine un incidente o haya una amenaza de incidente en relación con la apropiación indebida de aeronaves civiles u otros actos ilícitos en contra de la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, así como en contra de aeropuertos u otras instalaciones de la navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán ayuda mutua, facilitando comunicaciones y otras medidas adecuadas con el fin de dar término de una forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza.

S

a



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y
TRANSPORTES

8.

ARTICULO 1

Para la interpretación y a los efectos del presente Convenio y su anexo, los términos abajo expuestos tienen la siguiente significación:

A) El término "Convención" significa el Convenio sobre Aviación Civil internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo y modificación adoptados de conformidad con los artículos 90 y 94 del mismo, que hayan sido aprobados por ambas Partes Contratantes.

B) El término "Convenio" significa el presente Convenio y su anexo.

C) El término " Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso del Reino de España el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Dirección General de Aviación Civil) y por lo que se refiere a los Estados Unidos mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o, en ambos casos, la persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejercen dichas Autoridades.

D) El término "Empresa Aérea designada" se refiere a una empresa de transporte aéreo que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del mismo.

E) El término "Servicio Aéreo" significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros; mixto de pasajeros y carga o pasajeros y carga y/o correo; y carga y/o correo puro.

F) El término "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

9.

territorio de más de un Estado.

G) El término "escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros carga y correo.

H) El término "tarifa" significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipajes y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha cantidad, incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.

I) El término "capacidad de una aeronave" significa la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso para carga y correo.

J) El término "capacidad ofrecida" significa el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia.

K) El término "frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta especificada en un período dado.

L) El término "servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las estipulaciones del presente Convenio, pueden establecerse en las rutas especificadas.

M) El término "rutas especificadas" significa las rutas establecidas en el anexo al presente Convenio.

N) El término "territorio", con relación a un Estado, significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

10.

ARTICULO 2

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en la rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio.

2.- Salvo lo estipulado en el presente Convenio, las empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarán durante la explotación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo.

b) Hacer escalas para fiñes no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante.

c) Hacer escalas en los puntos de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Convenio, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo, conjunta o separadamente, en el tráfico aéreo internacional procedente o con destino a la otra Parte Contratante.

El intercambio de los derechos de quinta libertad en los servicios convenidos estará sujeto a un previo acuerdo de las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

Lo anterior será también válido para las operaciones de carga pura.

d) Ninguna estipulación del presente Convenio podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y
TRANSPORTES

11.

ARTICULO 3

1.- Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante una o más empresas de transporte aéreo para que exploten los servicios convenidos en las rutas especificadas.

En la designación de nuevas empresas aéreas se conservará un estricto equilibrio y equidad, conveniente para ambas Partes Contratantes.

2.- Al recibir dicha designación la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones del párrafo 3 del presente Artículo, conceder sin demora a las empresas de transporte aéreo designadas las correspondientes autorizaciones de explotación.

3.- Las Autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las empresas de transporte aéreo designadas de la otra Parte Contratante demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención.

4.- Cuando una empresa de transporte aéreo haya sido de este modo designada y autorizada podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor en dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.



ARTICULO 10

1.- En la explotación de los servicios convenidos por las empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes se tomarán en consideración los intereses de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar los servicios que estas últimas presten.

2.- Queda entendido que los servicios que presten las empresas aéreas designadas conforme al presente Convenio tendrán el objetivo primario de proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.

3.- Ambas Partes Contratantes reconocen que los tráficos de quinta libertad son complementarios o subsidiarios del tráfico principal de tercera y cuarta libertades, cuyo desarrollo se constituye en el objeto primordial del presente Convenio.

4.- Las Partes Contratantes reconocen que la frecuencia de los servicios de las empresas aéreas designadas, la capacidad ofrecida por dichos servicios, así como el tipo de aeronave a utilizar, podrán establecerse libremente por dichas empresas previa notificación a las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

No obstante, la utilización de aeronaves supersónicas será objeto de acuerdo previo entre las respectivas Autoridades aeronáuticas.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

13.

ARTICULO 19

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación ésta se consideraría recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

14.

ARTICULO 20

El presente Convenio se celebra por tiempo ilimitado y se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma entrando en vigor definitivamente en la fecha en que por Canje de Notas Diplomáticas las Partes Contratantes se notifiquen el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive letter 'f'.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive letter 'g'.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

15.

A N E X O

A . CUADRO DE RUTAS

Sección I

La o las empresas aéreas designadas por el Gobierno del Reino de España tendrán derecho a operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en la siguiente ruta:

Puntos en territorio español - un punto en Canadá - un punto en los Estados Unidos de América - Ciudad de México y Cancún y puntos más allá.

Sección II

La o las empresas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrán derecho a operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en la siguiente ruta:

Puntos en territorio mexicano - un punto en los Estados Unidos de América un punto intermedio en Canadá - Madrid - y Barcelona y puntos más allá

Sección III

La o las empresas designadas por el Gobierno del Reino de España tendrán derecho a operar servicios aéreos para el transporte de carga pura en la siguiente ruta:

Puntos en territorio español - puntos intermedios - un punto en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.- puntos más allá.



La o las empresas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos mexicanos tendrán derecho a operar servicios aéreos para el transporte de carga pura en la siguiente ruta:

Puntos en territorio mexicano - puntos intermedios - un punto en España - puntos más allá.

B. FORMA DE OPERACION

1.- En la operación de la ruta española que aparece en la Sección I no podrán operarse en un mismo vuelo Ciudad de México y Cancún.

2.- En la operación de la ruta mexicana que aparece en la Sección II no podrán operarse en un mismo vuelo Madrid y Barcelona.

3.- La determinación de los puntos intermedios y más allá que se establecen en el Cuadro de Rutas del apartado A anterior será objeto de acuerdo entre las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4.- Las empresas aéreas designadas podrán omitir cualquiera de los puntos que figuran en las rutas especificadas o alterar el orden de operación de los mismos en cualquiera de sus vuelos, en una o en ambas direcciones, a condición de que los vuelos se originen en un punto del territorio de la empresa designada.

5.- El presente Convenio concede a las empresas aéreas designadas derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades. El intercambio de los derechos de quinta libertad en los servicios convenidos estará sujeto a un previo acuerdo de las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

6.- El itinerario de los servicios, los horarios, frecuencias y tipo de aeronave a utilizar en la operación de los servicios serán sometidos para su aprobación a las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes al menos con treinta días de anticipación a la fecha propuesta para la iniciación de los mismos



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

17.

7.- En la operación de los servicios convenidos las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán derecho a realizar en los puntos intermedios de las rutas especificadas, cambios de la aeronave utilizada por otra u otras aeronaves, siempre que la capacidad total de las aeronaves que operen más allá del punto en que se lleve a cabo la ruptura de carga esté relacionada con la de la aeronave inicial y se programe en conexión directa con la misma, con el fin de asegurar una verdadera y genuina continuación de los servicios.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

ARTICULO

PERSONAL TECNICO Y COMERCIAL

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá, en base de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario en relación con la operación de los servicios convenidos.
2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.
3. Los representantes y el resto del personal deberán estar sujetos a las Leyes y Reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas Leyes y Reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, en base de reciprocidad y con un mínimo de demora, las correspondientes autorizaciones de empleo, visado de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que hace mención el párrafo 1) de este Artículo.
4. Cuando circunstancias especiales requieran la entrada o permanencia de personal de servicio con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos, en su caso, por las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante, serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada al país en cuestión de dicho personal.
5. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán suministrarse sus propios servicios de handling en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ANEXO H

CONVENIO MEXICO/ESTADOS UNIDOS 1960, ESPAÑOL/INGLES

CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEROS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA.

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América,

The Government of the United Mexican States and the Government of the United States of America,

Considerando la contigüidad de sus respectivos territorios y las amistosas relaciones entre ellos;

Considering the contiguity of their respective territories and the friendly relations between them;

Deseario estrechar más aún los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existen entre ellos ;

Desiring to strengthen even more the cultural and economic bonds which link their peoples and the understanding and goodwill which exists among them;

Reconociendo la creciente importancia de los viajes aéreos internacionales entre los dos países y en el hemisferio y deseando asegurar su desarrollo continuo para alcanzar el bienestar común con bases de igualdad y reciprocidad; y

Recognizing the increasing importance of international air travel between the two countries and within the Hemisphere and desiring to ensure its continued development in the common welfare on bases of equality and reciprocity; and

Deseario concluir un Convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados;

Desiring to conclude an Agreement which will facilitate the attainment of the aforementioned objectives;

Han designado por tanto representantes debidamente autorizados para este fin, quienes han convenido en lo siguiente:

Have accordingly appointed duly authorized representatives for this purpose, who have agreed as follows:

ARTICULO 1

ARTICLE 1

Para los propósitos del presente Convenio:

For the purposes of the present Agreement:

A. - La palabra "Convenio" significará el Convenio y el Cuadro de Rutas adjunto al mismo.

A. - The word "Agreement" shall mean the Agreement and the Route Schedule annexed thereto.

B. - El término "autoridades aeronáuticas" significará, en el caso de los Estados Unidos de América, la Junta de Aeronáutica Civil o la persona o agencia que fuere autorizada para desempeñar las funciones que ejerce en la actualidad la Junta de Aeronáutica Civil; y, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

B. - The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United States of America, the Civil Aeronautics Board or any person or agency authorized to perform the functions exercised at the present time by the Civil Aeronautics Board; and, in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communications and Transport or any person or entity authorized to perform the functions exercised at present by the Ministry of Communications and Transport.

C. El término "línea aérea"

C. - The term "airline" shall

significará toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

D. - El término "línea aérea designada" significará una línea aérea que las autoridades aeronáuticas de una de las partes contratantes hubiere notificado a las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante que es la línea aérea que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas adjunto al Convenio. Tal notificación deberá comunicarse por escrito a través de los conductos diplomáticos.

E. - El término "territorio", con relación a un Estado, significará la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, bajo la soberanía, dominio, protección, jurisdicción o fideicomiso de dicho Estado.

F. - El término "servicio aéreo" significará todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros, carga o correo.

mean any air transport enterprise offering or operating an international air service.

D. - The term "designated airline" shall mean an airline which the aeronautical authorities of one contracting party have notified the aeronautical authorities of the other contracting party to be the airline which will operate a route or routes specified in the Route Schedule annexed to the Agreement. Such notification must have been communicated in writing, through diplomatic channels.

E. - The term "territory", in relation to a State, shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, jurisdiction or trusteeship of that State.

F. - The term "air service" shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail.

G. - El término "servicio aéreo internacional" significará un servicio aéreo que pase por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

H. - El término "escala para fines no comerciales" (escala técnica), significará un aterrizaje para fines que no sean los de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

ARTICULO 2

Cada una de las partes concede a la otra los derechos necesarios para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas, como sigue: derechos de tránsito, de hacer escalas técnicas, y de entrar y salir en vuelos comerciales relacionados con el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo en los puntos de su territorio que se mencionan en cada una de las rutas especificadas en el párrafo apropiado del Cuadro de Rutas adjunto. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que las líneas aéreas de la parte a la cual

G. - The term "international air service" shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

H. - The term "stop for non-traffic purposes" (technical stop) shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

ARTICLE 2

Each party grants to the other party rights necessary for the conduct of air services by the designated airlines, as follows: the rights of transit, of stops for non-traffic purposes, and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo, and mail at the points in its territory named on each of the routes specified in the appropriate paragraph of the annexed Route Schedule. The fact that such rights may not be exercised immediately shall not preclude the subsequent inauguration of air services by the airlines of the party to whom

se hayan concedido tales derechos inauguren posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

such rights are granted over the routes specified in the said Route Schedule.

ARTICULO 3

ARTICLE 3

El servicio aéreo de una ruta determinada podrá ser inaugurado ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la parte a la cual se conceden los derechos, por una línea aérea, o líneas aéreas, de dicha parte, después de que esa parte hubiere designado a dicha línea aérea o líneas aéreas, para dar servicio en esa ruta y la otra parte hubiere concedido el permiso correspondiente para funcionar. Dicha otra parte estará obligada, con sujeción al artículo 4, a otorgar el permiso, con la condición de que podrá exigir a la línea aérea, o líneas aéreas designadas, que llenen los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades, antes de que se les permita dedicarse a prestar el servicio previsto en este Convenio.

Air service on a specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the party to whom the rights are granted by an airline or airlines of such party at any time after that party has designated such airline or airlines for that route and the other party has given the appropriate operating permission. Such other party shall, subject to Article 4, be bound to give this permission provided that the designated airline or airlines may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of that party, under the laws and regulations normally applied by these authorities, before being permitted to engage in the operations contemplated in this Agreement.

ARTICULO 4

Cada parte se reserva el derecho de no conceder o de revocar a una línea aérea designada por la otra parte el permiso para prestar el servicio aéreo estipulado en el Artículo 3 de este Convenio, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea estén en manos de nacionales de la otra parte, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 del presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designa dejaren de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio.

ARTICULO 5

A.- Las leyes y reglamentos de una parte relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos al funcionamiento y navegación de tales aeronaves mientras se encuentran dentro de su

ARTICLE 4

Each party reserves the right to withhold or revoke the operating permission provided for in Article 3 of this Agreement from an airline designated by the other party in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other party or in case of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement, or in case of the failure of the airline or the Government designating it to fulfill the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

ARTICLE 5

A. - The laws and regulations of one party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the

territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra parte y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera parte y mientras estén dentro de él.

aircraft of the airline or airlines designated by the other party and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from, and while within the territory of the first party.

B. - Las leyes y reglamentos de una parte relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de los pasajeros, la tripulación o la carga de las aeronaves, tales como reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por dichos pasajeros, tripulación o carga de la otra parte, o en su nombre por agentes de los mismos, a la entrada o salida del territorio de la primera parte, o mientras estén dentro de él.

B. - The laws and regulations of one party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the other party upon entrance into or departure from, and while within the territory of the first party.

ARTICULO 6

ARTICLE 6

Los certificados de navegabilidad, títulos de aptitud, las licencias expedidas o convalidadas por una parte, que estuvieren todavía en vigor, serán aceptados como válidos por la otra parte para los fines de funcionar en las rutas y ser-

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one party, and still in force, shall be recognized as valid by the other party for the purpose of operating the routes and

vicios estipulados en este Convenio, con la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias sean iguales o más elevados que las normas mínimas que pudieran establecer de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Sin embargo, cada parte se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los títulos de aptitud y licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

ARTICULO 7

Con el fin de impedir prácticas discriminatorias y para asegurar la igualdad de tratamiento, ambas partes acuerdan observar además los siguientes principios:

a) Cada una de las partes podrá imponer o permitir que se impongan tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su autoridad. Sin embargo, cada una de las partes conviene en que dichas tarifas

services provided for in this Agreement provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another state.

ARTICLE 7

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, both parties agree further to observe the following principles:

a) Each of the parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Each of the parties agrees, however, that these charges shall not

no serán mayores que las que serían pagadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios similares internacionales.

b) El combustible, aceites lubricantes, materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones introducidas en el territorio de una parte por la otra parte o por sus nacionales para uso exclusivo de las aeronaves de dicha parte, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección, y otros impuestos o gravámenes nacionales.

c) El combustible, aceites lubricantes, otros materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se retuvieren a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas de una parte autorizadas a funcionar en las rutas y servicios estipulados en este Convenio serán exonerados, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra parte o a su salida de él, de impuestos de aduana, derechos

be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

b) Fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores introduced into the territory of one party by the other party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of such party shall be exempt on a basis of reciprocity from custom duties, inspection fees and other national duties or charges.

c) Fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores retained on board aircraft of the airlines of one party authorized to operate the routes and services provided for in this Agreement shall, upon arriving in or leaving the territory of the other party, be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, inspection fees and other national duties or charges.

de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

d) El combustible, aceites lubricantes, otros materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones puestos a bordo de las aeronaves de las líneas de una parte en el territorio de la otra y usados en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduanas, arbitrios, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales.

ARTICULO 8

Habrá oportunidad equitativa e igualdad de circunstancias para que las líneas aéreas de cada parte presten servicio en cualquiera de las rutas estipuladas en este Convenio.

ARTICULO 9

En la explotación de los servicios troncales, descritos en el Convenio, por

even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

d) Fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores taken on board aircraft of the airlines of one party in the territory of the other and used in international services shall be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties or charges.

ARTICLE 8

There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each party to operate on any route listed in this Agreement.

ARTICLE 9

In the operation by the airlines of either party of the trunk services

las líneas aéreas de cualquiera de las partes, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra parte, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas prestan en la totalidad o parte de las mismas rutas.

ARTICULO 10

Los servicios prestados al público por las líneas aéreas que funcionan de acuerdo con este Convenio deberán guardar estrecha relación con la necesidad pública de tales servicios.

Queda entendido que los servicios que preste una línea aérea designada conforme al presente Convenio retendrán el objetivo primario de proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país de su nacionalidad y los países terminales del tráfico. El derecho de embarcar o desembarcar, en la prestación de dichos servicios, tráfico internacional destinado a terceros países o procedentes de ellos en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el

described in this Agreement, the interest of the airlines of the other party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

ARTICLE 10

The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

It is understood that services provided by a designated airline under the present Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Route Schedule.

Cuadro de Rutas se ejercerá conforme a los principios generales de evolución metódica, que ambas partes aceptan, y estará sujeto al principio general de que la capacidad de transporte aéreo debe guardar proporción:

a) Con las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países adonde va destinado finalmente el tráfico;

b) Con las necesidades del servicio de las líneas aéreas directas; y

c) Con las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la línea aérea, después de tomarse en consideración los servicios locales y regionales.

Ambas partes convienen en reconocer que el tráfico de quinta libertad es complementario de los requerimientos del tráfico de las rutas entre los territorios de las partes y a la vez subsidiario en relación a los requerimientos del tráfico de tercera y cuarta libertad entre el territorio de la otra parte y un país de la ruta.

shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

a) to traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;

b) to the requirements of through airline operation; and,

c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Both parties agree to recognize that the fifth freedom traffic is complementary to the traffic requirements on the routes between the territories of the parties, and at the same time is subsidiary in relation to the traffic requirements of the third and fourth freedom between the territory of the other party and a country on the route.

Con relación a ésto ambas partes reconocen que el desarrollo de servicios locales y regionales es un derecho legítimo de sus respectivos países. A - cuerdan por lo tanto consultarse periódicamente sobre la manera en que las normas de este Artículo sean cumplidas por sus respectivas líneas aéreas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales y también en sus servicios continentales no sufran perjuicios.

Toda ruptura de carga justificable por razones de economía de explotación será admitida en cualquier escala de las rutas designadas. No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las partes, cuando ello modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en el presente Convenio.

Cuando una de las partes considere, después de un período de observación no menor de noventa días, que un aumento de capacidad o de frecuencia ofre-

In this connection both parties recognize that the development of local and regional services is a legitimate right of each of their countries. They agree therefore to consult periodically on the manner in which the standards mentioned in this Article are being complied with by their respective airlines, in order to assure that their respective interests in the local and regional services as well as through services are not being prejudiced.

Every change of gauge justifiable for reasons of economy of operation, shall be permitted at any stop on the specified routes. Nevertheless, no change of gauge may be made in the territory of one or the other party when it modifies the characteristics of the operation of a through airline service or it is incompatible with the principles enunciated in the present Agreement.

When one of the parties after a period of observation of not less than ninety days considers that the increase in capacity or frequency offered by an

cido por una línea aérea de la otra parte es injustificado o perjudicial para los servicios de su respectiva línea aérea, notificará a la otra parte su objeción a efecto de que se inicien consultas entre las autoridades aeronáuticas competentes y se resuelva de común acuerdo la objeción en un plazo que no podrá exceder de noventa días contados a partir de la fecha de tal notificación. Para este fin las empresas operadoras suministrarán toda la estadística de tráfico que sea necesaria y requerida de ellas.

ARTICULO II

1. - Todas las tarifas que cobre una línea aérea de una de las partes contratantes a puntos en el territorio de la otra parte contratante o desde puntos en el territorio de la misma se fijarán en niveles razonables, con la debida consideración a todos los factores pertinentes, tales como costos de funcionamiento, utilidades razonables y tarifas que cobran otras líneas aéreas, así como a las características de cada servicio. Tales ta-

airline of the other party is unjustified or prejudicial to the services of its respective airline it shall notify the other party of its objection to the end that consultation is initiated between the appropriate aeronautical authorities and decision on the objection is made by mutual agreement within a period which may not be more than ninety days beginning on the date of such notification. For this purpose the operating companies shall supply all traffic statistics that may be necessary and required of them.

ARTICLE II

1. - All rates to be charged by an airline of one contracting party to or from points in the territory of the other contracting party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as costs of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other carriers, as well as the characteristics of each service. Such rates shall be subject to the approval of the aeronau-

rifas estarán sujetas a la aprobación de las autoridades de aeronáutica de las partes, las cuales actuarán de acuerdo con sus obligaciones de conformidad con este Convenio y dentro de las limitaciones de sus facultades legales.

2. Cualquier tarifa que se proponga cobrar una línea aérea de cualquiera de las partes contratantes por transporte a puntos en el territorio de la otra parte contratante o desde puntos en el territorio de la misma, deberá ser presentada por dicha línea aérea si así se le requiriese, a las autoridades de aeronáutica de la otra parte contratante cuando menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha propuesta para su iniciación a menos que la parte contratante a la que se le someta permita presentarla en un plazo menor. Las autoridades de aeronáutica de cada una de las partes contratantes harán todo lo posible para asegurar que las tarifas que se carguen y cobren se ajusten a las tarifas presentadas a cualquiera de las partes contratantes y que ninguna línea aérea reembolse porción alguna de esas tarifas, de nin-

tical authorities of the parties, who shall act in accordance with their obligations under this Agreement, within the limits of their legal powers.

2. Any rate proposed to be charged by an airline of either contracting party for carriage to or from the territory of the other contracting party, shall, if so required, be filed by such airline with the aeronautical authorities of the other contracting party at least thirty (30) days before the proposed date of introduction unless the contracting party with whom the filing is to be made permits filing on shorter notice. The aeronautical authorities of each contracting party shall use their best efforts to insure that the rates charged and collected conform to the rates filed with either contracting party, and that no carrier rebates any portion of such rates, by any means, directly or indirectly, including the payment of excessive sales commissions to agents or the use of unrealistic currency conversion rates.

guna manera, directa o indirectamente, inclusive el pago de comisiones excesivas a agentes o el uso de tipos de cambio imaginarios para la conversión de monedas.

3. Las dos partes contratantes reconocen que durante cualquier período por el cual cualquiera de las partes contratantes haya aprobado los procedimientos de la Conferencia de Tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo y otras asociaciones de líneas aéreas internacionales, todo arreglo de tarifas celebrado por medio de estos procedimientos y que comprendan líneas aéreas de una parte contratante, estarán sujetas a la aprobación de esa parte contratante.

4. Si una parte contratante, al recibir la notificación a que se refiere el párrafo 2 anterior, no está satisfecha con la tarifa que se propone, informará de ello a la otra parte contratante cuando menos con quince (15) días de anticipación a la fecha en que dicha tarifa entraría de otra manera en vigor, y las partes contratantes tratarán de llegar a un arreglo

3. It is recognized by both contracting parties that during any period for which either contracting party has approved the traffic conference procedure of the International Air Transport Association, or other associations of international air carriers, any rate agreements concluded through these procedures and involving airlines of that contracting party will be subject to the approval of that contracting party.

4. If a contracting party, on receipt of the notification referred to in paragraph 2 above, is dissatisfied with the rate proposed, it shall so inform the other contracting party at least fifteen (15) days prior to the date that such rate would otherwise become effective, and the contracting parties shall endeavor to reach agreement on

respecto a la tarifa conveniente.

5. Si una parte contratante, al examinar una tarifa en vigor que cobre por transporte a su territorio, o procedente de él, por una línea aérea de la otra parte contratante, no está satisfecha con dicha tarifa, lo notificará a la otra parte contratante y las partes contratantes tratarán de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada.

6. En caso de llegar a un acuerdo, de conformidad con las disposiciones del párrafo 4 ó 5, cada parte contratante hará todo lo posible para poner dicha tarifa en vigor.

7. (a) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 4, no es posible llegar a un acuerdo antes de la fecha en que de otro modo la tarifa debería entrar en vigor, o

(b) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 5 no es posible llegar

the appropriate rate.

5. If a contracting party upon review of an existing rate charged for carriage to or from its territory by an airline of the other contracting party is dissatisfied with that rate, it shall so notify the other contracting party and the contracting parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

6. In the event that an agreement is reached pursuant to the provisions of paragraph 4 or 5, each contracting party will exercise its best efforts to put such rate into effect.

7. (a) If under the circumstances set forth in paragraph 4 no agreement can be reached prior to the date that such rate would otherwise become effective, or

(b) If under the circumstances set forth in paragraph 5 no agreement can be

a un acuerdo antes de la fecha de expiración de los sesenta (60) días contados desde la fecha de la notificación:

en tal caso la parte contratante que haya suscitado la objeción a la tarifa podrá adoptar las medidas que considere necesarias para evitar la iniciación o continuación del servicio en cuestión con la tarifa que se objeta, o siempre que, sin embargo, la parte contratante que suscita la objeción no requiera que se cobre una tarifa más alta que la tarifa mínima que cargan su propia línea aérea o líneas aéreas por servicios semejantes entre los mismos dos puntos.

8. Cuando en cualquier caso, de conformidad con los párrafos 4 y 5 de este Artículo, las autoridades de aeronáutica de las dos partes contratantes no puedan ponerse de acuerdo dentro de un plazo razonable respecto a la tarifa conveniente y después de la consulta iniciada por la queja de una parte contratante en relación con la tarifa propuesta o una tarifa existente de la línea aérea o líneas aéreas de la otra parte contratante, a

reached prior to the expiry of sixty (60) days from the date of notification:

then the contracting party raising the objection to the rate may take such steps as it may consider necessary to prevent the inauguration or the continuation of the service in question at the rate complained of provided, however, that the contracting party raising the objection shall not require the charging of a rate higher than the lowest rate charged by its own airline or airlines for comparable service between the same pair of points.

8. When in any case under paragraph 4 and 5 of this Article the aeronautical authorities of the two contracting parties cannot agree within a reasonable time upon the appropriate rate after consultation initiated by the complaint of one contracting party concerning the proposed rate or an existing rate of the airline or airlines of the other contracting party, upon the request of either, the terms of

2
EAB-107
1940

solicitud de cualquiera de ellas, se aplicaran las disposiciones del Artículo 13 de este Convenio. Al rendir su informe consultivo, el tribunal de arbitraje se guiará por los principios establecidos en este Artículo.

9. A menos que se convenga de otro modo entre las partes, cada parte contratante se compromete a esforzarse lo más posible para asegurar que cualquiera tarifa especificada en términos de la moneda nacional de una de las partes se fije en una cantidad que represente un tipo de cambio efectivo (inclusive todos los derechos de cambios u otros cargos) al cual las líneas aéreas de ambas partes puedan convertir y remitir los ingresos de sus operaciones de transporte a la moneda nacional de la otra parte.

ARTICULO 12

Ambas partes podrán solicitar en todo momento la celebración de consultas entre las autoridades competentes de cada una con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas

Article 13 of this Agreement shall apply. In rendering its advisory opinion, the arbitral tribunal shall be guided by the principles laid down in this Article.

9. Unless otherwise agreed between the parties, each contracting party undertakes to use its best efforts to insure that any rate specified in terms of the national currency of one of the parties will be established in an amount which reflects the effective exchange rate (including all exchange fees or other charges) at which the airlines of both parties can convert and remit the revenues from their transport operations into the national currency of the other party.

ARTICLE 12

Consultation between the competent authorities of both parties may be requested at any time by either party for the purpose of discussing the interpretation, application, or amendment of this Agreement. Such consultation

comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América o por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicha modificación entrará en vigor al confirmarse por un canje adicional de notas diplomáticas.

ARTICULO 13

Salvo estipulación en contrario, cualquier divergencia entre las partes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no pudiese arreglarse por medio de consultas, será sometida, para informe consultivo, a un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada parte y el tercero por los dos árbitros así designados, con la condición de que el tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las partes. Cada una de las partes designará un árbitro dentro de los dos meses siguientes a la presentación por una

shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the Department of State of the United States of America or the Ministry of Foreign Relations of the United Mexican States as the case may be. Should agreement be reached on amendment of the Agreement, such amendment will come into effect upon confirmation by a further exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 13

Except as otherwise provided, any dispute between the parties relative to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled through consultation shall be submitted for an advisory report to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each party, and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either party. Each of the parties shall designate an arbitrator within two months of the

el mismo serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 15

Si empezare a regir una Convención general y multilateral de transporte aéreo aceptada por ambas partes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

ARTICULO 16

Cualquiera de las dos partes podrá en cualquier momento dar aviso a la otra parte de su intención de poner fin al presente Convenio. Tal aviso será enviado simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En el caso de que tal comunicación se hiciera, el Convenio quedará sin efecto seis meses después de la fecha en la cual se hubiera recibido la notificación de terminación, salvo que por convenio entre las partes, la comunicación de referencia se anulara antes del fin de ese período. En caso de que la otra parte no acusara recibo, se considerará

with shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 15

If a general multilateral air transport Convention accepted by both parties enters into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

ARTICLE 16

Either of the two parties may at any time notify the other party of its intention to terminate the present Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In case such notification should be given the Agreement would terminate six months after the date on which the notice of termination may have been received, unless the communication under reference is annulled before the end of this period by agreement between both parties. Should the other party not acknowledge receipt it shall be

parte a la otra de una nota diplomática solicitando el arbitraje de una divergencia; y el tercer árbitro será escogido en el término de un mes después de dicho período de dos meses.

Si cualquiera de las partes dejara de nombrar su propio árbitro dentro de dos meses, o si no se llegare a designar el tercer árbitro dentro del término indicado, cualquiera de las partes podrá solicitar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que haga el nombramiento o nombramientos que fueren necesarios, procediendo a seleccionar el árbitro o árbitros.

Las partes harán el mayor esfuerzo, dentro de las facultades a su alcance, para poner en práctica la opinión expresada en dicho informe consultivo. Cada parte sufragará la mitad de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTICULO 14

Este Convenio, todas sus enmiendas y los contratos relacionados con

date of delivery by either party to the other party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute; and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months.

If either of the parties fails to designate its own arbitrator within two months, or if the third arbitrator is not agreed upon within the time limit indicated, either party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment or appointments by choosing the arbitrator or arbitrators.

The parties will use their best efforts under the powers available to them to put into effect the opinion expressed in any such advisory report. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

ARTICLE 14

This Agreement, all amendments thereto, and contracts connected there-

que la notificación fué recibida por ella catorce días después de la fecha en la cual hubiere sido recibida por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 17

A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de las dos partes deberán comunicarse, tan rápidamente como sea posible, las informaciones que conciernen a las autorizaciones dadas a la línea o líneas aéreas designadas por su parte para explotar las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

ARTICULO 18

El presente Convenio entrará en vigor provisionalmente a partir del quince de agosto de mil novecientos sesenta y definitivamente al recibir el Gobierno de los Estados Unidos de América la notificación del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos de que el Convenio ha sido aprobado por el Senado de la República.

considered that the notification was received by it 14 days subsequent to the date on which it is received by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 17

Upon entry into effect of the present Agreement the aeronautical authorities of the two parties must communicate to each other as soon as possible the information relating to authorizations given to the airline or airlines designated by them to operate the routes set forth in the Route Schedule.

ARTICLE 18

The present Agreement shall enter into effect provisionally as of the fifteenth day of August, one thousand nine hundred sixty, and will enter into force definitively upon receipt by the Government of the United States of America of notification from the Government of the United Mexican States that the Agreement has been approved by the Senate of the Republic.

El Convenio tendrá una duración de tres años a partir del quince de agosto de mil novecientos sesenta, a menos que se termine antes, de acuerdo con lo estipulado por el artículo 16 de este Convenio.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos han firmado el presente Convenio.

Hecho por duplicado en la ciudad de México, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, el quince de agosto de mil novecientos sesenta.

Por el Gobierno de los Estados
Unidos Mexicanos:



The Agreement will remain effective for a period of three years from the fifteenth day of August, one thousand nine hundred sixty unless terminated earlier by action pursuant to Article 16 of this Agreement.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Mexico City in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic, this fifteenth day of August, one thousand nine hundred sixty.

For the Government of the
United States of America:



CUADRO DE RUTAS CONVENIO MEXICO/ESTADOS UNIDOS 1960

CUADRO DE RUTAS

1. La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas que se especifican, en ambas direcciones, y de hacer escalas regulares en México en los puntos que se especifican en este párrafo:

- A. Nueva York-Ciudad de México, Acapulco.*
- B. Washington, Nueva Orleans-Ciudad de México.
- C. Chicago, Dallas, Fort Worth-Ciudad de México, Acapulco vía San Antonio sin derecho a operar:

- (1) Chicago-Acapulco, sin escalas.
- (2) San Antonio-Acapulco (sin escalas o vía ciudad de México).
- D. San Antonio-Ciudad de México, Acapulco.
- E. Los Angeles-Ciudad de México, Acapulco vía San Diego sin derecho a operar San Diego-Acapulco sin escalas.
- F. Nueva Orleans-Mérida y más allá a Centroamérica y Panamá y más allá.
- G. Miami-Mérida y más allá a Centroamérica y Panamá y más allá.
- H. Houston-Ciudad de México y más allá a puntos en Centroamérica y más allá, excepto que el transportista no proveerá servicio entre la ciudad de México y Panamá sin escalas.
- I. Miami, Tampa-St. Petersburg-Mérida, Cozumel y más allá (carga y correo solamente).
- J. Miami, Tampa-Mérida, Ciudad de México.
- K. Misión-McAllen-Edimburg-Monterrey.
- L. Harlingen-San Benito-Veracruz vía Tampico.

*La operación sin escalas Nueva York-Acapulco será diferida hasta el 1o. de julio de 1966.

2. La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrán el derecho de operar servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas que se especifican, en ambas direcciones y de hacer escalas regulares en los Estados Unidos de América en los puntos que se especifican en este párrafo:

- A. Acapulco, Ciudad de México-Washington, Nueva York y más allá de Nueva York a Europa.
- B. Acapulco, Ciudad de México-Chicago.
- C. Ciudad de México-San Antonio, Dallas, Fort Worth vía Monterrey o Guadalajara.
- D. Ciudad de México-Los Angeles vía Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán.
- E. Acapulco, La Paz-Los Angeles vía Tijuana.

ENTRE MEXICO Y EE. UU. DE AMERICA 752-110-10-7

F. Ciudad de México-Miami y más allá.

G. Ciudad de México-Detroit.**

H. Guadalajara-Houston.

I. Monterrey, Laredo-Corpus Christi.

J. Hermosillo-Phoenix via Tucson.

** Esta ruta puede ser operada más allá de Detroit a cualquier punto o puntos en Canadá sin derechos de tráfico entre Detroit y tal punto o puntos en Canadá.

3. Las escalas en las rutas especificadas se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos, a opción de las líneas aéreas designadas con la excepción de la ruta J de los Estados Unidos de América, en la cual la línea aérea designada está obligada a hacer una escala intermedia en Mérida, Yucatán.

4. Se reconoce que ninguna de las partes impondrá restricciones unilateralmente a una línea o líneas aéreas de la otra parte por lo que respecta a capacidad, frecuencia o tipo de aeronaves empleada sobre cualquier ruta especificada en este Cuadro de Rutas.

Que el anterior Convenio de prórroga y modificación fue aprobado por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión el día veinticuatro del mes de septiembre del año mil novecientos sesenta y cinco, según Decreto publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, del dieciséis de diciembre del mismo año.

Que según lo dispuesto por el propio Convenio de prórroga y modificación, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos notificó al Gobierno de los Estados Unidos de América, el día once del mes de enero del presente año, que el Convenio de prórroga y modificación había sido aprobada por el Senado de la República. El Gobierno de los Estados Unidos de América informó, el día dieciséis del mes de febrero del mismo año, al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, que el día catorce del mes de enero del año en curso había recibido la anterior notificación.

En cumplimiento de lo dispuesto, por la fracción primera del artículo octogésimo noveno de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida observancia, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los dieci-

HOJA A

CUADRO DE RUTAS CONVENIO MEXICO/ESTADOS UNIDOS 1970.

CUADRO DE RUTAS

1. La línea o líneas aéreas destinadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios en cada una de las rutas aéreas que se especifican, en ambas direcciones, y de hacer escalas regulares en México en los puntos que se especifican en este párrafo:

- A. Nueva York-Ciudad de México, Acapulco.
- B. Washington, Atlanta, Nueva Orleans-Ciudad de México, Acapulco.
- C. Chicago, Dallas, Forts Worth, San Antonio-Ciudad de México, Acapulco.
- D. Nueva Orleans-Coruzmel, Punta Can Cum.
- E. Los Angeles, San Diego, Ciudad de México, Acapulco.
- F. Nueva Orleans-Mérida y más allá a Centro América y Panamá y más allá.
- G. Miami, vía un punto intermedio Mérida y más allá a Centro América y Panamá y más allá.
- H. Houston-Ciudad de México y más allá a puntos en Centroamérica y más allá.
- I. Miami, Tampa, St. Petersburg-Mérida, Coruzmel, Punta Can Cum y más allá.
- J. Miami, Tampa-Mérida, Ciudad de México.
- K. Houston, Mission/Mc Allen/Edimburg-Monterrey, Ciudad de México.
- L. Harlingen/San Benito-Tampico, Veracruz.
- M. Phoenix, Tucson-Guaymas, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara.
- N. Tampa-Ciudad de México.
- O. Nueva York, Washington-Monterrey, Puerto Vallarta, Guadalajara y más allá a Centro y Sud América.
- P. Atlanta, Nueva Orleans-Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán, La Paz, San José del Cabo.
- Q. Houston-Acapulco.
- R. Houston-Mérida, Coruzmel, Punta Can Cum.
- S. Dallas-Mazatlán, La Paz, San José del Cabo, Puerto Vallarta, Guadalajara.

ENTRE MEXICO Y EE. UU. DE AMERICA 752-110-10-17

2. La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrán el derecho de operar servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas que se especifican, en ambas direcciones, y de hacer escalas regulares en los Estados Unidos de América en los puntos que se especifican en este párrafo:

A. Acapulco, Ciudad de México-Filadelfia, Nueva York, Boston y más allá a Europa.

B. Acapulco, Ciudad de México-San Luis, Chicago.

C. Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey-San Antonio, Dallas, Fort Worth.

D. Ciudad de México, Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán-Los Angeles.

E. Acapulco, San José del Cabo, La Paz, Tijuana-Los Angeles.

F. Ciudad de México-Miami y más allá.

G. Ciudad de México-Detroit, Cleveland y más allá a Canadá.

H. Guadalajara-Houston.

I. Monterrey-Laredo, Corpus Christi.

J. Hermosillo-Tucson, Phoenix.

K. Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Guaymas-Tucson, Phoenix.

L. Monterrey, Ciudad Juárez-Los Angeles.

M. Acapulco, Ciudad de México, Monterrey-Kansas City.

N. Cozumel, Punta Can Cum-Miami.

O. Mérida, Cozumel, Punta Can Cum-San Juan.

P. Cozumel, Punta Can Cum, Mérida-Houston.

HOJA A

752-110-10-18 CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS

- C. Ensenada, Tijuana-Santa Ana.
- R. Durango, Culiacán-Los Angeles.
- S. Ciudad de México, Mazatlán, Ciudad Juárez-Denver.
- T. Monterrey-Houston, Nueva York.

3.—A opción de las líneas aéreas designadas se podrán omitir puntos en cualquiera de las rutas especificadas, en cualquier o en todos los vuelos, con las siguientes excepciones:

A. En la ruta E de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia, en ambas direcciones, entre San Diego y Acapulco.

B. En la ruta H de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia, en ambas direcciones, entre la Ciudad de México y Panamá.

C. En la ruta J de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia en Mérida.

D. En la ruta M de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia, en ambas direcciones, entre Phoenix y Guadalajara y deberá efectuar paradas intermedias en Guaymas, La Paz, Mazatlán en el orden correspondiente, en ambas direcciones, en aquellos vuelos que sirvan tanto a Tucson como a Puerto Vallarta.

E. En la ruta O de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia en Centro América, en ambas direcciones, entre Puerto Vallarta o Guadalajara y Panamá.

F. En la ruta K de México la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia en Tucson, en todos los vuelos en ambas direcciones.

4. Queda entendido que las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán las siguientes limitaciones:

A. En la ruta I de los Estados Unidos la línea aérea designada tendrá únicamente derechos de tráfico de carga y correo.

B. En la ruta N de los Estados Unidos la línea aérea designada no hará publicidad, promoción o venta de servicio aéreo con una sola línea aérea desde México hasta Europa vía la ruta N. Sin embargo, esto no impedirá el hacer publicidad, promoción y venta de dicho servicio vía cualquier otra ruta en el

ENTRE MEXICO Y EE. UU. DE AMERICA 752-110-10-19

Cuadro de Rutas de los Estados Unidos, para la cual la misma línea aérea esté designada para operar.

C. En la ruta O de los Estados Unidos, la línea aérea designada no tendrá derechos de tráfico de más allá, desde Monterrey.

5. Se reconoce que ninguna de las partes impondrá restricciones, unilateralmente, a una línea o líneas aéreas de la otra parte, por lo que respecta a capacidad, frecuencias o tipo de aeronave empleado sobre cualquier ruta especificada en este Cuadro de Rutas.

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América que proroga y modifica el Convenio del día quince del mes de agosto del año mil novecientos sesenta sobre Transportes Aéreos, concluido por Canje de Notas, fechadas en México, Distrito Federal, el día treinta y uno del mes de julio del año mil novecientos setenta.

Extendiendo la presente, en once páginas útiles, en Tlatelolco, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de diciembre del año mil novecientos sesenta, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.—María Emilia Téllez.—(Rúbrica).

DECRETO por el que se aprueba el Acuerdo que modifica y Proroga el Convenio sobre Transportes Aéreos, del Quince de Agosto de Mil Novecientos Setenta, celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, y elaborado en la ciudad de México, D. F., el día veinte de enero del año de mil novecientos setenta y ocho.

(Publicado en el "Diario Oficial" de 30 de enero de 1979.)

Presidencia de la República.

JOSE LOPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

HOJA B C Cancela la hoja "A" por Decreto en "Diario Oficial" de 30 de enero de 1979.

Vertical stamp on the left margin, possibly containing the word "RECEIVED" or similar, with some illegible characters.

CUADRO DE RUTAS CONVENCION MEXICO/ESTADOS UNIDOS 1978

1. La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios en cada una de las rutas aéreas que se especifican, en ambas direcciones, y de hacer escalas regulares en México en los puntos que se especifican en este cuadro:

A. REGION OESTE

- A.1. San Francisco, Los Angeles, San Diego-Guadalupe, Ciudad de México, Acapulco. 1/
A.2. Oakland, San José, Phoenix, Tucson-Guaymas, Loreto, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara, Manzanillo, Ciudad de México, Zihuatanejo, Acapulco. 2/
A.3. Los Angeles-Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo. 3/
(Esta ruta podrá dividirse en dos rutas, previendo que tal división no duplicará los puntos mexicanos y que ésta se efectúe antes del 1.º de octubre de 1979).
A.4. Los Angeles, San Diego-Loreto, La Paz, San José del Cabo. 3/
A.5. Albuquerque, El Paso-Hermosillo, Bahía Kino, Guaymas, Loreto, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara, Manzanillo, Zihuatanejo, Acapulco.
(Esta ruta podrá dividirse en dos rutas, pero ambas deberán incluir Albuquerque y El Paso previendo que no se dupliquen los puntos mexicanos y que esta división se efectúe antes del 1.º de octubre de 1979).

B. REGION CENTRAL

- B.1. San Antonio-Loreto, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara. 4/
B.2. Dallas/Fort Worth, San Antonio-Ciudad de México, Acapulco y más allá a Panamá y más allá. 5/
B.3. Dallas/Fort Worth-La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara. 5/
B.4. Houston - Acapulco.
B.5. Houston - Loreto, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo, Acapulco. 5/
B.6. Houston, Misston/Akita/Edinburgh-Monterrey, Cd. de México, Guadalajara.
B.7. Chicago, Dallas/Fort Worth, San Antonio-Ciudad de México, Manzanillo, Zihuatanejo, Acapulco.
B.8. Chicago - Loreto, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara.

C. REGION ESTE

- C.1. Atlanta, New Orleans-Loreto, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara.
C.2. Miami, Tampa - Ciudad de México. 2/
C.3. New York, Washington/Baltimore, Atlanta, New Orleans-Ciudad de México, Manzanillo, Zihuatanejo, Acapulco.
C.4. New York, Washington/Baltimore, Los Angeles, Houston-Ciudad de México y más allá a puntos de Centro América y más allá. 3/

D. REGION DE LA PENINSULA DE YUCATAN

- D.1. Houston-Mérida, Can Cun, Cozumel.
D.2. Dallas/Fort Worth - Mérida, Can Cun, Cozumel.
D.3. Chicago - Mérida, Can Cun, Cozumel. 3/
D.4. Detroit - Mérida, Can Cun, Cozumel. 3/
D.5. Cleveland - Mérida, Can Cun, Cozumel. 3/
D.6. New York - Mérida, Can Cun, Cozumel. 3/
D.7. Washington/Baltimore - Mérida, Can Cun, Cozumel 3/
D.8. Atlanta - Mérida, Can Cun, Cozumel.
D.9. Miami - Mérida, Can Cun, Cozumel. 10/
D.10. Tampa - Mérida, Can Cun, Cozumel.
D.11. New Orleans - Mérida, Can Cun, Cozumel.

NOTAS:

- 1/ La línea aérea designada no iniciará servicios sin escalas entre San Francisco y la Ciudad de México antes del 1.º de octubre de 1981, o hasta que una segunda línea aérea mexicana inicie servicios sin escalas entre San Francisco y la Ciudad de México, lo que ocurre primero. La línea aérea designada no tendrá derechos de tráfico para vuelos sin escalas entre San Francisco y Guadalajara ni entre San Diego y Guadalajara.
2/ La línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia en Phoenix o Tucson en los vuelos entre Oakland/San José y Guadalajara, Ciudad de México, Acapulco, Mazatlán o Puerto Vallarta. A partir del 1.º de octubre de 1981, podrá efectuar vuelos sin escalas entre Oakland/San José y Puerto Vallarta y a partir del 1.º de octubre de 1982, entre Oakland/San José y Mazatlán.
3/ Estas rutas podrán ser combinadas entre sí con la ruta A.1. si es la misma línea aérea designada. En el caso de cualquier combinación de estas rutas, la línea aérea designada no tendrá derechos de tráfico en vuelos sin escalas entre San Francisco y Loreto, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara, Manzanillo y Zihuatanejo, ni entre San Diego y Mazatlán, Puerto Vallarta y Guadalajara.
4/ La línea aérea designada podrá iniciar servicios sin escalas entre San Antonio y Guadalajara, después del 1.º de octubre de 1980.
5/ La línea aérea designada no tendrá derechos de tráfico local ni de parada estancia (Stop Over) en servicios sin escalas entre la Ciudad de México y Panamá hasta el 1.º de octubre de 1980. Después del 1.º de octubre de 1980, la línea aérea designada no podrá anunciar ni vender servicios sin escalas en una línea aérea de los Estados Unidos, para transporte de pasajeros de paga cuyo viaje se origine en la Ciudad de México con destino final a Panamá o cuyo viaje se origine en Panamá con destino final a la Ciudad de México. La línea aérea designada no tendrá derechos de tráfico entre la Ciudad de México y Venezuela.
6/ La línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia entre Houston y Acapulco.
7/ La línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia entre Miami y la Ciudad de México hasta el 1.º de octubre de 1980. Cualquier vuelo que se origine en la Ciudad de México y que continúe fuera de los Estados Unidos o viceversa, deberá efectuar una parada intermedia en Tampa entre la Ciudad de México y Miami.
8/ La línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia entre la Ciudad de México y New York y entre la Ciudad de México y Panamá. Podrá omitir la parada intermedia entre la Ciudad de México y Panamá sin derechos de tráfico locales pero con derecho de transportar pasajeros entre la Ciudad de México y Panamá que tengan reservaciones para hacer conexiones en un período hasta de 12 horas. Todos los vuelos sin escalas entre Los Angeles y la Ciudad de México también deben servir puntos más allá de México. La línea aérea designada no podrá iniciar servicios sin escalas entre Los Angeles y la Ciudad de México antes del 15 de abril de 1982.
9/ La línea aérea designada podrá iniciar servicios sin escalas después del 1.º de octubre de 1980.
10/ La línea aérea designada podrá iniciar servicios sin escalas a Can Cun y Cozumel después del 1.º de octubre de 1980.

2. La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrán el derecho de operar servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas que se especifican, en ambas direcciones, y de hacer escalas regulares - en los Estados Unidos de América en los puntos que se especifican en este párrafo:

A. REGION OESTE

- CMA A.1. Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán, Mexicali, Hermosillo - Los Angeles, San Francisco, Oakland, Seattle.
- AMSA A.2. Ciudad de México, Monterrey, Guaymas, Zihuatanejo, Manzanillo, San José del Cabo, La Paz, Loreto, Tijuana - Los Angeles, San Francisco, San José.
- AMSA A.3. Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara - San Diego.
(Esta ruta podrá combinarse con la Ruta A.1 o A.2, si es la misma línea aérea designada. Si se combina con la Ruta A.2, la línea aérea designada no podrá hacer vuelos sin escalas entre San Francisco y Guadalajara ni entre San José y Guadalajara.)
- CMA A.4. Ciudad de México, Guadalajara, Ciudad Juárez, Acapulco, Zihuatanejo, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto - Denver.
- AMSA A.5. Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara, Zihuatanejo, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto, Hermosillo, Guaymas - Tucson, Phoenix.
- AMSA A.6. Acapulco, Zihuatanejo, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto, Guadalajara, Hermosillo, Guaymas, Banfil Kino - El Paso, Albuquerque.

B. REGION CENTRAL

- CMA B.1. Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara, Zihuatanejo, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto, Oaxaca, Monterrey, Tampico - Harlingen, San Antonio, Dallas/Fort Worth, Memphis.
- AMSA B.2. Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto - Houston.
- AMSA B.3. Acapulco, Zihuatanejo, Oaxaca, Monterrey - Houston.
- CMA B.4. Guadalajara, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto - Chicago.
- CMA B.5. Ciudad de México, Acapulco, Oaxaca, Zihuatanejo, Monterrey - Kansas City, St. Louis, Chicago, Minneapolis / St. Paul y más allá a Canadá.

C. REGION ESTE

- AMSA C.1. Acapulco, Zihuatanejo, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto - New Orleans.
- CMA C.2. Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara, Zihuatanejo, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto - Atlanta.
- CMA C.3. Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara, Monterrey - Detroit, Cleveland, Washington/Baltimore, Philadelphia, y más allá a Canadá.
- AMSA C.4. Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara, Zihuatanejo, Manzanillo, Monterrey - New York, Boston y más allá a Europa.

D. REGION DE LA PENINSULA DE YUCATAN

- CMA D.1. Ciudad de México, Mérida, Cozumel, Can Cun - San Juan.
- CMA D.2. Cozumel, Can Cun - Miami.
- AMSA D.3. Ciudad de México, Guadalajara, Mérida - Miami y más allá.
- AMSA D.4. Ciudad de México, Guadalajara, Mérida, Cozumel, Can Cun - Houston, New Orleans y más allá a Canadá y Europa.
- CMA D.5. Ciudad de México, Mérida, Cozumel, Can Cun - Tampa.
- CMA D.6. Mérida, Cozumel, Can Cun - Dallas / Fort Worth.
- AMSA D.7. Mérida, Cozumel, Can Cun - Atlanta.
- CMA D.8. Mérida, Cozumel, Can Cun - Chicago, Minneapolis/St. Paul.
- CMA D.9. Mérida, Cozumel, Can Cun - Detroit, Cleveland, Philadelphia.
- AMSA D.10. Mérida, Cozumel, Can Cun - New York, Washington/Baltimore.

3. A cada una de las líneas aéreas designadas se le permitirá en cada ruta: (a) omitir puntos en cualquiera o todos sus vuelos, en una o ambas direcciones, siempre que por lo menos un punto en el país de origen de la línea aérea - sea cubierto en cada vuelo; (b) combinar en cualquier orden los puntos de la ruta autorizada; (c) operar menos vuelos en una dirección que en otra excepto si se encuentra especificado en forma contraria en el Convenio. Esto no permite la combinación de rutas.

4. Se reconoce que ninguna de las partes impondrá restricciones, unilateralmente, a una línea o líneas aéreas de la otra parte, por lo que respecta a capacidad, frecuencias o tipo de aeronave empleado sobre cualquier ruta especificada en este Cuadro de Rutas.

20 ENE '78



ANEXO J

NOTA DIPLOMATICA CONVENIO MEXICO/
ESTADOS UNIDOS 1996

DEPARTMENT OF STATE
WASHINGTON

December 4, 1997

Excellency:

I have the honor to present my compliments and to acknowledge receipt of Your Excellency's note 001399 of September 25, which reads as follows:

"Madam Secretary:

I take pleasure in referring to the Air Transport Agreement in effect between the Government of the United Mexican States and the Government of the United States of America of August 15, 1960, as amended and extended:

In this regard, and based on the agreements reached at the meeting held in this city on September 12 and 13, 1996, between delegations representing the Governments of Mexico and the United States, allow me to propose to Your Excellency the following amendments to Annexes I (Scheduled Services) and II (Charter Services) to the Agreement Amending the Air Transport Agreement of August 15, 1960, as amended and extended, concluded by our two governments at Washington, D.C., on November 21, 1991:

Annex I

1. Paragraph 4, Section B of Annex I shall be replaced as follows:

His Excellency

Jesus Reyes-Heróles,

Ambassador of Mexico.

2.

"4. Either of the Parties shall be entitled to designate up to two airlines to provide scheduled combination services on any city pair between the two territories that may be served under the Agreement. Such designations shall be notified to the other Party in writing."

2. Footnotes (2) and (3) shall be deleted.

Annex II

1. Subparagraphs f and g shall be added to paragraph 1 of Annex II, as follows:

"f. In the case of individual charter flights, each Party's airlines that are in possession of the appropriate permits issued by the Government of Mexico and the Government of the United States, that have all of their documents in order, and that have complied with all of the established requirements, may operate charter flights of passengers or cargo between both territories, submitting a Flight Notification Form at least 24 hours in advance of the flight, for which the approval of the Aeronautical Authorities of the other Party shall not be required (the notifications may be submitted after the deadline if good cause can be shown). The airline, the type of flight, the type of aircraft to be used and its registration, and the dates, schedules, and scheduled flight routes shall be indicated on the Flight Notification Form.

g. In the case of charter flight programs or series, the prior approval of both Parties shall be required and the application must be filed in accordance with

CONVENIO MEXICO/ESTADOS UNIDOS 1998

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS DEL 15 DE AGOSTO DE 1960, TAL COMO HA SIDO ENMENDADO Y PRORROGADO

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América,

Considerando la vecindad de ambos países y sus tradicionales relaciones de amistad y cooperación,

Desear de fortalecer los vínculos económicos, sociales y culturales entre sus pueblos,

Reconociendo la creciente importancia de la navegación aérea internacional entre ambas naciones y a través del continente y procurando asegurar el fortalecimiento de sus relaciones para el beneficio mutuo,

Han acordado modificar el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960 entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, tal como ha sido modificado y prorrogado (en adelante, "el Convenio") de la siguiente manera:

2.

1. El Artículo 16 del Convenio será enmendado para leer como sigue:

"Artículo 16

Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento notificar por escrito a la Otra, a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Convenio. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio se dará por terminado un año después de la fecha en que tal notificación hubiera sido recibida por la otra Parte a menos que dicha notificación sea retirada por mutuo acuerdo antes de que expire este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida quince días después de la fecha en que la misma hubiera sido recibida en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. El Artículo 18 del Convenio deberá ser enmendado para leer como sigue:

"Artículo 18

El Convenio tendrá una vigencia por tiempo indefinido, a menos que cualquiera de las Partes manifieste su deseo de darlo por terminado, de conformidad con el procedimiento establecido en el Artículo 16".

1. El Cuadro de Rutas del Convenio y el Memorándum de Entendimiento sobre Vuelos Exclusivos de Carga del 23 de septiembre de 1988, deberán ser reemplazados por el "Cuadro de Servicios", que se reproduce como Anexo I.

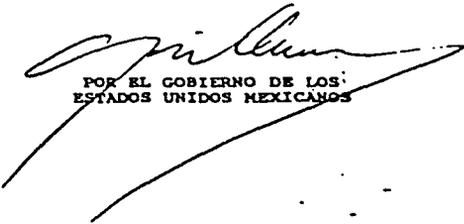
4. El Memorándum de Entendimiento sobre Vuelos de Fletamento del 23 de septiembre de 1988, deberá ser reemplazado por las disposiciones relacionadas con los "Servicios de Fletamento", que se reproduce como Anexo II.

4.

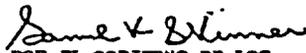
5. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que las Partes se comuniquen, a través de la vía diplomática, el cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación nacional.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho por duplicado en la ciudad de Washington, D. C., en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, el día veintiuno del mes de noviembre del año de mil novecientos noventa y uno.



FOR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS



FOR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

ANEXO 1: CUADRO DE SERVICIOS

A.- Cuadro de Rutas: Servicios Mixtos (personas, carga y/o correo)

1.- La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar los servicios aéreos en cada una de las rutas especificadas, en ambas direcciones, y hacer escalas regulares en México en los puntos especificados en el siguiente párrafo:

a.- Desde un punto o puntos en los Estados Unidos a un punto o puntos en México. (1)

b.- Desde Dallas/Fort Worth y San Antonio a la Ciudad de México/Toluca y Acapulco, y más allá de los puntos en Panamá y más allá.

c.- Desde Nueva York, Washington/Baltimore, Los Angeles y Houston a la Ciudad de México/Toluca y más allá a punto o puntos en Centro y/o Sudamérica.

2.- La aerolínea o aerolíneas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrán el derecho de operar los servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y hacer escalas

regulares en los Estados Unidos en los puntos especificados en el siguiente párrafo:

- a.- Desde un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos.
- b.- Desde Acapulco, Hermosillo, Ciudad de México/Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, y Sihuatanego a Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul y St. Louis, y más allá a Canadá.
- c.- Desde Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México/Toluca, Monterrey, Puerto Escondido,

-
- (1) La lista de aeropuertos en los Estados Unidos que cuenten con las facilidades necesarias para manejar tráfico aéreo internacional es publicada y actualizada periódicamente por la Administración Federal de Aviación en la Publicación de Información Aeronáutica de los Estados Unidos, que para tal efecto se ha entregado a la Administración mexicana. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos ha proporcionado una lista equivalente de aeropuertos en México al Gobierno de los Estados Unidos de América, la cual será actualizada periódicamente.

Puerto Vallarta, San José del Cabo, y
 Cihuatanejo a Cleveland, Detroit,
 Philadelphia y Washington/Baltimore y más
 allá a Canadá.

d.- Desde Tepic, Guadalajara, Huatulco,
 Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de
 México/Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta,
 San José del Cabo, y Cihuatanejo a Boston y
 Nueva York, y más allá a Europa.

e.- Desde Cancún, Cozumel, Guadalajara, Mérida,
 Ciudad de México/Toluca, y Monterrey a
 Houston, y Nueva Orleans, y más allá a Canadá
 y Europa.

f.- Desde Guadalajara, Huatulco, Mérida, Ciudad
 de México/Toluca y Oaxaca a Miami y más allá.

B.- Condiciones de Operación: Transporte mixto (personas,
 carga y/o correo).

- 1.- Para todos los servicios autorizados bajo el párrafo A, a cada una de las aerolíneas designadas les está permitido:
 - (a) omitir puntos en cualquiera o en todos los vuelos, en una o ambas direcciones, siempre que al menos sirva un punto en el lugar de origen de la aerolínea en cada vuelo;
 - (b) combinar puntos en cualquier orden de las

estas autoridades, no podrá ser tenida como en una dirección que en otra.

2.- Ninguna de las dos Partes podrá imponer restricciones unilaterales a una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte respecto a la capacidad, frecuencias o tipo de aeronave empleada en cualquier servicio autorizado del párrafo A de este Anexo.

3.- En cualquier momento, después de que una de las Partes haya designado una aerolínea para dar ~~servicio~~ entre puntos particulares, esa Parte podrá cancelar la designación de esa aerolínea y designar otra aerolínea, conforme a sus leyes y reglamentos nacionales.

4.- Cualquiera de las Partes podrá designar más de una aerolínea en el mismo par de ciudades cuando esto haya sido acordado mutuamente por ambas Partes. (2) (3) Cualquiera de las Partes podrá solicitar designaciones adicionales en cualquier momento.

(2) Las Partes han acordado permitir la doble designación de aerolíneas mexicanas y estadounidenses en los siguientes pares de ciudades:

1.- Las aerolíneas designadas en esta Parte podrán proveer servicios aéreos de carga en combinación con servicios de transporte terrestre a un precio único por el servicio de transporte aéreo / terrestre combinado. Dicho servicio sólo podrá prestarse si se suscriben arreglos con los operadores de servicios combinados de transporte, autorizados de acuerdo a la legislación de cada país.

6.- En la medida en que su legislación lo permita, esta Parte podrá decidir dar consideración prioritaria a los requerimientos de sus aeronaves pequeñas u operadores

Phoenix-Mazatlán ✓
 Los Angeles-San José del Cabo ✓
 New York-Ciudad de México ✓
 Tucson-Hermosillo ✓
 Tucson-Guaymas ✓
 Phoenix-Guaymas ✓
 Chicago-Ciudad de México ✓
 Miami-Cd. de México ✓
 New York-Cancún ✓
 Los Angeles-Tijuana ✓
 San José-Bajío/León ✓
 Los Angeles-Bajío/León ✓
 Los Angeles-Puerto Vallarta ✓
 Dallas/Forth Worth-Cd. de México ✓
 Washington/Baltimore-Cd. de México ✓
 Dallas/Forth Worth-Acapulco ✓

Phoenix-Puerto Vallarta ✓
 Atlanta-Ciudad de México ✓
 Los Angeles-Cd. de México ✓
 Los Angeles-Mazatlán ✓
 Miami-Cancún ✓
 Los Angeles-Guadalajara ✓
 San Antonio-Monterrey ✓
 Atlanta-Cancún ✓
 San Diego-San José del Cabo ✓
 Orlando-Cd. de México ✓
 Harlingen-Monterrey ✓
 Los Angeles-Manzanillo ✓
 San Antonio-Cd. de México ✓
 Houston-Cd. de México ✓
 San Antonio-Acapulco ✓
 San Francisco-Cd. de México ✓

- (3) El marco prescrito en el Memorándum de Entendimiento para Servicios Adicionales (Doble Designación) del 23 de septiembre de 1988 deberá regular la autorización de servicios adicionales para las ciudades pares de México y Estados Unidos..

regionales y por regionales entre puntos que hayan quedado sin servicios por un periodo de seis meses por parte del transportista autorizado para servirlos. Cada Parte deberá establecer internamente sus propias normas para definir qué debe entenderse por aerolínea pequeña y por operador regional, y determinar cuáles tales puntos no están siendo servidos.

- 7.- Cada Parte podrá sustituir un segmento o segmentos de pares de ciudades de cualquier ruta, en la cual aún no haya sido designada una línea aérea e incorporarla dentro de su Cuadro de Rutas como una nueva ruta, siempre y cuando no se designe a más de una línea aérea sobre cada segmento o par de ciudades de cada ruta.

C.- Cuadro de Rutas: Vuelos Exclusivos de carga (Carga y/o correo)

- 1.- La aerolínea o aerolíneas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América estará autorizada para operar los servicios exclusivos de carga aérea en cada una de las Rutas especificadas en ambas direcciones, y para hacer las escalas programadas en México en los puntos especificados en el párrafo siguiente:

De un punto o puntos en los Estados Unidos a un punto o puntos en México. (4)

- 2.- La aerolínea o aerolíneas designadas por el Gobierno de

Los Estados Unidos Mexicanos, a través autorizada para operar los servicios expresados de carga aérea en cada una de las Rutas especificadas, en ambas direcciones, y para hacer las escalas programadas en los Estados Unidos en los puntos especificados en el siguiente párrafo:

De un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos. 4)

- (4) Una lista de aeropuertos en los Estados Unidos que cuentan con las facilidades necesarias para manejar tráfico internacional es publicada y actualizada periódicamente por la Administración Federal de Aviación en la Publicación de Información Aeronáutica de los Estados Unidos que para tal efecto se ha entregado a la Administración Mexicana. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos ha proporcionado una lista equivalente de aeropuertos en México al Gobierno de los Estados Unidos de América, la cual será actualizada periódicamente.

5.- Cada Parte podrá designar más de una aerolínea para prestar servicios exclusivos de carga en el mismo par de ciudades cuando haya sido acordado por las Partes. (5) Cualquiera de las Partes podrá solicitar en cualquier tiempo designaciones adicionales.

6.- El derecho de una aerolínea designada de una Parte para servir un par o pares de ciudades, para operar sus servicios desde uno o más puntos o para servir a uno o más puntos en el territorio de la otra Parte no constituye cabotaje ni le confiere ~~derechos para efectuar cabotaje.~~

7.- Las autoridades aeronáuticas de una Parte permitirán a una aerolínea o aerolíneas designadas por la otra Parte para servir puntos más allá de su territorio sin el derecho de recoger o dejar carga desde o hacia su territorio y para o desde ese punto o puntos más allá.

(5) Las Partes han acordado permitir la doble designación de transportistas mexicanos y estadounidenses en el par de ciudades Miami-Ciudad de México/Toluca.

10.- Las aerolíneas desgracias de acuerdo con el párrafo C de este Anexo, deberán estar sujetas a las leyes y reglamentos de cada Parte en relación con la transportación de carga.

11.- Las líneas aéreas de esta Parte podrán realizar servicios de carga en coordinación con servicios de transporte terrestre a un precio único por el servicio de transporte aéreo y terrestre combinado. Dicho servicio sólo podrá prestarse si se suscriben arreglos con los operadores de servicios combinados de transporte, autorizados de acuerdo a la legislación de cada país.

12.- Cuando las aerolíneas ofrecen servicios en el aeropuerto de Toluca, podrán ofrecerlo al público como un servicio de transporte a la Ciudad de México, con los documentos apropiados.

ANEXO II: SERVICIOS DE FLETAMENTO

1. Las líneas aéreas regulares o de fletamento podrán operar "vuelos de fletamento" incluyendo servicios mixtos / exclusivos de carga, entre los territorios de las Partes cuando cumplan con los siguientes requisitos:

a.- Cualquier transportista interesado deberá solicitar su registro como operador de servicio aéreo de fletamento, acreditando contar con un permiso expedido por su Gobierno para prestar este servicio.

b.- Las líneas aéreas regulares designadas al amparo de este Convenio están exentas del cumplimiento de este requisito y también podrán operar servicios de fletamento.

c.- Una vez registrados para prestar el servicio aéreo de fletamento, los operadores podrán presentar a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, por adelantado sus solicitudes para vuelos de fletamento y ^{SUS HORARIOS} ~~operaciones~~ con un mínimo de cinco días laborables, de conformidad con el calendario oficial de cada Parte, o de quince cuando se trate de una autorización para más de diez vuelos. Las solicitudes podrán ser presentadas en un periodo menor, a discreción de la Parte otorgante.

88-11

d.- Las solicitudes de operación de fletamento deberán sujetarse a lo dispuesto en el Artículo 11 del Convenio y al intercambio de notas del 23 de septiembre de 1966 sobre tarifas reducidas. Sin embargo, ninguna de las Partes deberá recabar la notificación de la otra Parte de los precios aplicados al público en vuelos de fletamento.

e.- Si es requerido, las empresas de fletamento deberán presentar a las autoridades tarifarias del país de destino las tarifas correspondientes, para uso del Gobierno.

2. Todas las solicitudes deberán ser atendidas inmediatamente y de ser debidamente presentadas serán aprobadas en un periodo no mayor a 15 días laborables, de conformidad con el calendario oficial de cada Parte, contados a partir de la fecha de recepción. Las solicitudes debidamente presentadas entre 5 y 15 días laborables, de conformidad con el calendario oficial de cada Parte, de anticipación de acuerdo al párrafo 1 (c) serán aprobadas en el término de 3 y 5 días laborables, de conformidad con el calendario oficial de cada Parte, respectivamente.

3. En ningún caso podrá un operador iniciar u operar un vuelo de fletamento sin la correspondiente autorización de la autoridad aeronáutica competente.

4. Los vuelos de fletamento de pasajeros deberán ser operados de acuerdo con los reglamentos del país de origen del tráfico.
5. La autorización para el transporte de cada tipo de carga deberá estar sujeta a los términos y condiciones establecidos en las leyes y reglamentos de cada país. La carga de un solo envío o de varios envíos deberá ser transportada en el mismo vuelo.
6. En el caso de las operaciones con dos o más puntos de destino, los transportistas no deberán tener derechos de cabotaje, parada estancia u otras formas de este tipo de operación.
7. Las autoridades aeronáuticas del país de destino no deberán de sujetar los servicios de fletamento a condiciones de sobrecarga o procedimientos impuestos a los servicios regulares.
8. El equipo y la capacidad del operador solamente será limitado y solicitado conforme a las características operacionales, técnicas y de seguridad de los aeropuertos internacionales en los puntos de destino.
9. La carga y los pasajeros podrán ser transportados en combinación con los servicios de fletamento.

OBSERVADORES

MS. ANANIAS BLOCKER
AMERICAN AIRLINES

MR. DICK HAFFERBECKER
ALASKA AIRLINES

MR. DAVID KINZELMAN
CONTINENTAL AIRLINES

MR. JOHN KLOOSTERMAN
AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL

MR. WILLIAM MAHAFFEY
LAS VEGAS CONVENTION & VISITORS AUTHORITY

MR. JOHN MOLONEY
DELTA AIR LINES

MR. DAVID MISHKIN
NORTHWEST AIRLINES

MS. JULIE OETTINGER
USAIR

MS. YVONNE RAMOS
UNITED AIRLINES

MR. RHETT WORKMAN
AIR TRANSPOR ASSOCIATION

CS

ACUERDO ENTRE
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
Y
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA
QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS
DEL 15 DE AGOSTO DE 1960, ENMENDADO Y PRORROGADO

CONVENIO MEXICO/ESTADOS UNIDOS 1999

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en lo sucesivo "las Partes").

TENIENDO presente el Convenio sobre Transportes Aéreos concertado entre las Partes el 15 de agosto de 1960, enmendado y prorrogado (en lo sucesivo, "el Convenio").

DESEANDO ampliar el Convenio para establecer los arreglos cooperativos de comercialización, y

RECONOCIENDO los beneficios que representa enmendar el Convenio a fin de establecer un procedimiento simplificado para los transportistas que ofrezcan programas de vuelos de fletamento,

Han convenido en lo siguiente:

ARTICULO I

El inciso c del párrafo 1, Anexo II del Convenio, será reemplazado por lo siguiente:

- c. En el caso de vuelos de fletamento individuales y programas de vuelos de fletamento o una serie de vuelos, las líneas aéreas de cada Parte que se encuentren en posesión de los permisos correspondientes emitidos por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el de los Estados Unidos de América, tengan todos sus documentos en orden y hayan cumplido con todos los requisitos establecidos, pueden llevar a cabo vuelos de fletamento de pasajeros o de carga entre ambos territorios, presentando un formulario de notificación de vuelos: 1) por lo menos 24 horas antes de un fletamento individual o antes del primer vuelo de un programa de fletamento o serie de vuelos que involucre menos de diez vuelos; o 2) por lo menos cinco días

2.
hábilés antes del primer vuelo de un programa de vuelos de fletamento o serie de vuelos que involucre diez o más vuelos. Las notificaciones podrán presentarse en plazos más breves, a criterio de la Parte que las reciba. Cada Parte hará sus mejores esfuerzos para facilitar la autorización de un programa de fletamento o una serie de vuelos para los cuales no se haya dado aviso oportuno.

2. Los incisos f y g del párrafo 1 del Anexo II serán eliminados.
3. Se agregará un Anexo III al Convenio en los siguientes términos:

ANEXO III ARREGLOS COOPERATIVOS DE COMERCIALIZACIÓN

1. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización con una o más líneas aéreas de cualquiera de las Partes, a condición de que todas las líneas aéreas que lleguen a dichos arreglos 1) tengan la debida autorización y 2) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos arreglos.

2. Además de las designaciones establecidas en el párrafo 4, sección B del Anexo I del Convenio, cualquiera de las Partes tendrá el derecho a autorizar a sus líneas aéreas a ejercer los derechos del párrafo 1, anterior, a ofrecer servicios regulares en cualquiera de los segmentos o en todos los segmentos de las rutas de la sección A (Cuadro de Rutas: Servicios Mixtos) o sección C (Cuadro de Rutas: Vuelos Exclusivos de Carga) del Anexo I del Convenio, según sea el caso, poniendo el código de la línea aérea en los servicios de una o más líneas aéreas de cualquiera de las Partes que estén autorizadas a prestar servicio en el segmento pertinente. Con respecto a los servicios en cada segmento sin escala entre ciudades pares puente entre los territorios de las Partes, cada una de las Partes tendrá el derecho a autorizar a no más de cuatro de sus líneas aéreas por cada segmento sin escala entre ciudades pares puente. La Parte que autorice deberá notificar a la otra Parte, por escrito, las líneas aéreas que haya autorizado, así como los segmentos sin escala entre ciudades pares puente para las cuales se ha autorizado código compartido.

ARTICULO II

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que las Partes se notifiquen mutuamente, por vía diplomática, que se han cumplido los requisitos de su legislación nacional.

En fe de lo cual, los infraescritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Mérida, Yucatán el 15 de febrero de 1999, en dos ejemplares, en español e inglés, ambos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS



Carlos Ruiz Sacristán
Secretario de Comunicaciones y
Transportes

POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA



Rodney Slater
Secretario de Transportes

MEMORANDUM DE CONSULTA CONVENIO MEXICO/ESTADOS UNIDOS 1999

Las delegaciones de los gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y de los Estados Unidos de América se reunieron en Zihuatanejo, Guerrero los días 25 y 26 de enero de 1999, con el propósito de discutir aspectos relativos al Convenio de Transporte Aéreo vigente entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América del 15 de agosto de 1960, incluyendo las respectivas enmiendas y prórogas. Las listas de las delegaciones aparecen en el Apéndice A.

Las discusiones fueron cordiales y productivas. El resultado de las mismas fue un acuerdo, ad referéndum, con respecto al texto de una enmienda al Convenio Bilateral relativo a arreglos cooperativos de comercialización, incluyendo códigos compartidos, en los mercados de los Estados Unidos y México, así como un procedimiento simplificado para las líneas aéreas que operan programas de vuelos de fletamento, copia de lo cual aparece en el Apéndice B.

Cada una de las delegaciones presentó su punto de vista sobre el mercado de aviación civil y la relación entre los dos países, así como de su visión del futuro de dicho mercado.

Las delegaciones discutieron la posibilidad de simplificar los procedimientos para las líneas aéreas de las Partes, las cuales operan tanto transporte aéreo regular y servicios exclusivamente de carga y desean autorización para agregar secciones a las operaciones regulares ya existentes. Las delegaciones indicaron la intención de sus respectivas autoridades aeronáuticas de eliminar el requisito para las líneas aéreas de las Partes, las cuales ofrecen servicio regular, en cuanto a presentar solicitudes para autorizaciones de secciones extra, requiriéndose únicamente que las líneas aéreas notifiquen las secciones extra que tienen intenciones de operar.

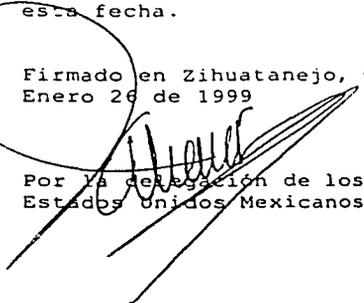
La delegación de los Estados Unidos expresó el interés de su gobierno en cuanto a obtener derechos de quinta libertad para los servicios exclusivamente de carga. La delegación mexicana explicó porqué dicha liberalización no es posible en este momento; sin embargo, estaría dispuesta a considerar dicha liberalización el año próximo.

2.
Las delegaciones negociaron disposiciones para arreglos cooperativos de comercialización, incluyendo códigos compartidos entre líneas aéreas de la misma Parte y entre líneas aéreas de las dos Partes. Quedó entendido para ambas delegaciones que los códigos compartidos por líneas aéreas designadas en un tramo de ruta de par de ciudades no contaría contra el límite que tiene cada país de cuatro líneas aéreas, las cuales tienen autoridad para servicio únicamente de código compartido en ese segmento. Las dos delegaciones expresaron su expectativa de reunirse de nuevo después de seis meses de experiencia con las nuevas disposiciones del Acuerdo. En ese momento revisarán la posibilidad de reducir los límites en el Acuerdo con respecto al número de aerolíneas que cuentan con código compartido en cada segmento de pares de ciudades, entre las que se inicia y concluye un segmento sin escalas.

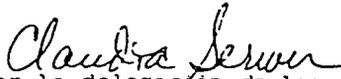
Las delegaciones hablaron sobre la posibilidad de incluir en el Acuerdo los derechos de código compartido con terceros países. Toda vez que no fue posible llegar a un acuerdo en este momento, las delegaciones señalaron que las solicitudes de terceros países en cuanto a códigos compartidos seguirían siendo consideradas en base a compromiso y reciprocidad.

Finalmente, las delegaciones expresaron que recomendarían a sus respectivos gobiernos que el Acuerdo entre en vigor tan pronto como sea posible, y que antes de la entrada en vigor del mismo, sus autoridades aeronáuticas tienen la intención de implementar las disposiciones del Acuerdo en base a compromiso y reciprocidad a partir de esta fecha.

Firmado en Zihuatanejo, Guerrero
Enero 26 de 1999



Por la delegación de los
Estados Unidos Mexicanos



Claudia Seron
Por la delegación de los
Estados Unidos de América

Apéndice B

1. El punto c del párrafo 1 del Anexo II será reemplazado por lo siguiente:

c. En el caso de vuelos de fletamento individuales y programas de vuelos de fletamento o una serie de vuelos, las líneas aéreas de cada parte que se encuentren en posesión de los permisos correspondientes emitidos por el Gobierno de México y el de Los Estados Unidos que teniendo todos sus documentos en orden y habiendo cumplido con todos los requisitos establecidos, pueden llevar a cabo vuelos de fletamento de pasajeros o de carga entre ambos territorios, presentando una forma de notificación de vuelos: (1) por lo menos 24 horas antes de un fletamento individual o antes del primer vuelo de un programa de fletamento o serie de vuelos que involucren diez o mas vuelos; o (2) por lo menos cinco días laborales antes del primer vuelo de un programa de vuelos de fletamento o serie de vuelos que involucren diez o mas vuelos. El periodo de notificación podría ser acortado por cualquiera de las partes a discreción de las mismas. Cada Parte hará sus mejores esfuerzos para facilitar la autorización de un programa de fletamento o una serie de vuelos para los cuales no se haya dado aviso oportuno.

2. Los puntos "f" y "g" del párrafo 1 del Anexo II será eliminado.

3. Se agregara un Anexo III al convenio de la siguiente manera:

Anexo III

ARREGLOS COOPERATIVOS DE COMERCIALIZACION

1. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización con una línea aérea o mas de cualquiera de las partes, a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos 1) tengan la debida autorización y 2) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos arreglos.

2. Además de las designaciones que se establecen en el párrafo 4, Sección B, del Anexo I del Acuerdo, cualquiera de las Partes tendrá el derecho de autorizar a sus aerolíneas a ejercer los derechos en el párrafo 1 anterior, ofrecer servicios regulares en cualquiera de los segmentos o en todos los segmentos de las rutas en la Sección A (Cuadro de Rutas: Servicios Mixtos) o Sección C (Cuadro de Rutas: Vuelos Exclusivos de Carga) del Anexo I del Acuerdo, según sea el caso, poniendo el código de la línea aérea en los servicios de la línea aérea o líneas aéreas designadas de conformidad con el párrafo 4 de la Sección B del Anexo I. Con respecto a los servicios en cada segmento sin escala entre ciudades pares puente entre los territorios de las Partes, cada una de las Partes tendrá el derecho de autorizar a no más de cuatro de sus líneas aéreas por cada segmento sin escalas entre ciudades pares puente. La Parte que autorice deberá notificar a la otra Parte, por escrito, las líneas aéreas que haya autorizado, así como los segmentos sin escala entre ciudades pares puente para las cuales se ha autorizado código compartido.



CONVENIO MEXICO/ARGENTINA

ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AEREOS.

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la Republica Argentina:

Siendo Partes en la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Considerando que las posibilidades de la aviación comercial como medio de transporte y como medio para promover el entendimiento amistoso y la buena voluntad entre los pueblos aumentan día a día;

Deseando estrechar aún más los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existe entre ellos;

Considerando que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional;

Deseando concluir un acuerdo que facilite la consecución de los objetivos mencionados;

Han designado, por tanto, plenipotenciarios debidamente autorizados para este fin quienes han convenido en lo siguiente:

ARTICULO I

En el sentido de este Acuerdo significa siempre que el texto no indique lo contrario:

- 1.- El término "Acuerdo" el presente Acuerdo y el Cuadro de Rutas anexo al mismo.
- 2.- El término "autoridades aeronáuticas", en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el caso de la República Argentina, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea o cualquier organismo autorizado para cumplir las funciones ejecutadas por éste.
- 3.- El término "empresa aérea", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo regular internacional.
- 4.- El término "empresa aérea designada", una empresa aérea que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hubiere notificado a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, que es la empresa aérea que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas anexo al Acuerdo.
- 5.- Los términos "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escalas para fines no comerciales, tienen la acepción fijada en los artículos 2 y 96 de la Convención de Aviación Civil Internacional concluida en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en su respectiva redacción actualmente vigente.
- 6.- El término "capacidad de una aeronave", la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso para carga y correo.
- 7.- El término "capacidad de transporte ofrecida", el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia con que estas aeronaves operan en un período dado.
- 8.- El término "ruta aérea", el itinerario preestablecido que debe seguir una aeronave asignada a un servicio aéreo regular para el transporte público de pasajeros, carga y correo.

ARTICULO I

3.

9.- El término "ruta especificada", la ruta descrita en el Cuadro de Rutas anexo a este Acuerdo.

10.- El término "coeficiente de carga de pasajeros", la relación entre el número de pasajeros que transporta una empresa aérea en una ruta especificada y en un lapso dado, dividido por el número de asientos ofrecidos por la misma empresa aérea en la misma ruta y en el mismo lapso.

11.- El término "frecuencia", el número de vuelos redondos en un lapso dado, que una empresa aérea efectúa en una ruta especificada.

12.- El término "ruptura de carga", el hecho de cambiar en una ruta especificada, una aeronave por otra, de capacidad diferente.

13.- El término "tráfico regional", aquel tráfico aéreo que parte del territorio de una Parte Contratante y termina en el territorio de un Estado limítrofe.

ARTICULO II

1.- Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas anexo.

2.- En las condiciones estipuladas en este Acuerdo, la empresa aérea designada por cada Parte Contratante gozará, en la explotación de los servicios internacionales, de los siguientes derechos:

a) Atravesar el territorio de la otra Parte Contratante, sin aterrizar en el mismo;

b) Hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;

c) Embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo.

3.- El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente, no impedirá que la empresa aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos, insugure posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

1.- A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse a la brevedad posible las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas para explotar las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

2.- El servicio aéreo en una ruta especificada, - podrá ser inaugurado por la empresa aérea ya sea inmediatamente o en una fecha posterior, a opción de la Parte Contratante a la cual se conceden los derechos, después de que esa Parte hubiera designado a dicha empresa aérea para dar servicio en esa ruta y una vez otorgado por la otra Parte Contratante, el permiso correspondiente. Dicha otra Parte Contratante está obligada a otorgarlo, exigiendo a la empresa aérea designada que llene los requisitos establecidos por las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte Contratante, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por esas autoridades.

ARTICULO IV

6.

1.- Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar a la empresa aérea designada - por la otra Parte Contratante el permiso para prestar servicios aéreos, en caso:

a) Que no esté convencida satisfactoriamente de - que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha empresa aérea, esté en manos de nacionales de la otra Parte Contratante;

b) Que dicha empresa aérea no cumpliera con las - leyes y reglamentos mencionados en el presente acuerdo;

c) Que la empresa aérea o el Gobierno que la designe dejen de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos de conformidad con este acuerdo;

d) Que la empresa aérea designada no cumpliera con las condiciones contenidas en el permiso concedido.

2. El derecho de revocar el permiso de explotación, será ejercido por cada Parte Contratante solamente después - de una consulta con la otra Parte Contratante, a menos que - para evitar otras violaciones a las leyes y demás disposiciones aplicables sea necesario suspender o condicionar en forma inmediata, el funcionamiento del servicio.

3. Las empresas designadas por cada Parte Contratante deberán tener una representación legal, provista con poderes suficientes para responder ante las autoridades competentes de la otra Parte Contratante, por las obligaciones a las cuales dichas empresas están sujetas en razón de su - actividad.

ARTICULO V

7.

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras estén dentro de él.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión, en su territorio, la permanencia y la salida de los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo, tales como reglamentos de entrada, salida, despacho, migración, aduana y sanidad se aplican a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportados por las aeronaves de la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte o mientras aquéllos se encuentran en dicho territorio.

3. Las infracciones que puedan cometer las empresas designadas por una de las Partes Contratantes, en el territorio de la otra Parte Contratante, serán juzgadas conforme la ley territorial del lugar donde aquéllas se consumen. La autoridad aeronáutica en cuyo territorio se cometió la infracción, pondrá igualmente el hecho en conocimiento de la otra autoridad aeronáutica, a cuya bandera pertenezca la empresa.

ARTICULO VI

8.

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de capacidad y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante, que estuvieran en vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación en las rutas y servicios estipulados en este Acuerdo, bajo la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias, sean iguales o más elevados que las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de capacidad y las licencias concedidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

ARTICULO VII

8.

A fin de evitar toda medida discriminatoria y respetar el principio de igualdad de tratamiento, se acuerda lo siguiente:

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte, tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su autoridad. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicados a servicios internacionales similares.

2. El combustible, los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para trabajo de mantenimiento, así como las provisiones, introducidos en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante, o sus nacionales, para uso exclusivo de las aeronaves de dicha Parte Contratante, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección u otros gravámenes federales, estatales y municipales.

3. El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se retuvieren a bordo de las aeronaves de las empresas aéreas designadas serán exonerados, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante o a su salida de él, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes federales, estatales y municipales, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

4. El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se pongan a bordo de las aeronaves de las empresas aéreas de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduana, derechos de inspección u otros gravámenes federales, estatales y municipales.

ARTICULO VIII

1. Las empresas aéreas designadas gozarán de un tratamiento justo y equitativo para que puedan explotar - con iguales posibilidades los servicios aéreos acordados entre los territorios de las Partes Contratantes.
2. Los servicios prestados por las empresas aéreas que funcionen en conformidad con este Acuerdo, deberán guardar estrecha relación con la necesidad pública de tales servicios, y se ejercerán conforme a los principios generales de un desarrollo ordenado del transporte aéreo.
3. El volumen de tráfico entre los Estados Contratantes, deberá ser dividido en cuanto sea posible, en proporciones iguales entre las empresas aéreas designadas por las dos Partes Contratantes. Cuando la empresa aérea designada por una Parte Contratante se encuentre temporalmente impedida de satisfacer de inmediato las necesidades de este tráfico, en la parte que le corresponde, la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante podrá incrementar sus servicios. Tan pronto como la empresa mencionada en primer lugar deseara comenzar los servicios, las Partes Contratantes tendrán consultas para ver la posibilidad de un ajuste de frecuencias de la empresa que ya había iniciado los servicios a fin de que se cumpla el principio de igualdad de oportunidad de oferta. En caso de que haya necesidad de un aumento de frecuencias, se le dará prioridad a la empresa aérea que tenga menor número de ellas, a no ser que ésta no se encuentre en posibilidad de aumentarlos. En todos los casos la determinación de las frecuencias, será fijada mediante consulta entre las Partes Contratantes.
4. En la explotación de los servicios aéreos designados en el Cuadro de Rutas anexo a este Acuerdo por la empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, se tomarán en consideración los intereses de las empresas aéreas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indelicadamente los servicios que estas últimas explotan.
5. Queda entendido que los servicios que preste una empresa aérea designada conforme al presente Acuerdo, - retendrán el objetivo primordial de proporcionar transporte adecuado con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países, en el entendimiento de que la empresa aérea designada podrá ofrecer capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el territorio de la Parte Contratante que la designa y otros puntos, en las rutas especificadas.

ARTICULO VIII

10.

6. Dentro del límite de la capacidad puesta en servicio de acuerdo con el párrafo precedente de este artículo y a título complementario y subsidiario de aquéllo, la empresa designada por una de las Partes Contratantes, podrá satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de terceros Estados y el territorio de la otra Parte Contratante en el punto o puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo.

7. Ambas Partes Contratantes reconocen que el desarrollo de los servicios locales y regionales es un derecho legítimo de sus respectivos países.

8. Las Partes Contratantes acuerdan consultarse periódicamente la manera en que las normas de este artículo sean cumplidas por sus respectivas empresas aéreas designadas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales y también en sus servicios continentales no sufran perjuicios. Las Partes Contratantes tendrán en cuenta en el curso de estas consultas, las estadísticas del tráfico efectuado, que ellas se comprometen a intercambiar con regularidad.

9. Toda ruptura de carga justificable por razones de economía de explotación será admitida en cualquier escala de las rutas designadas. No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en el territorio de la otra Parte Contratante cuando ello modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en este Acuerdo.

10. La empresa aérea designada por una Parte Contratante comunicará a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, por lo menos con 30 días de anticipación a la inauguración de los servicios respectivos, para fines de su aprobación, la frecuencia con que se operarán las mismas. Cuálquier aumento de frecuencia en exceso de lo convenido en el presente Acuerdo, deberá solicitarse por la autoridad aeronáutica de la Parte Contratante interesada a la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante, también con no menos de 30 días de anticipación a la fecha en que se producirá dicho aumento de capacidad. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que la frecuencia a ofrecer por la empresa designada por la otra Parte Contratante, resulta excesiva en relación a las reales necesidades del tráfico en la ruta o que resulta perjudicial a los intereses de la empresa aérea que aquélla haya designado,

ARTICULO VIII

podrá solicitar, dentro del plazo de 15 días de haberse recibido la solicitud de la empresa interesada, una consulta con la otra Parte Contratante, dicha consulta deberá iniciarse dentro de los 30 días siguientes a la solicitud de la Parte Contratante y las empresas aéreas designadas tendrán la obligación de presentar cualquier información que les sea pedida para resolver sobre la necesidad o justificación del aumento propuesto. En caso de que no se llegue a un acuerdo entre las Partes Contratantes dentro de los 90 días siguientes a partir de la fecha de la solicitud de la consulta, la cuestión será sometida a arbitraje en los términos del artículo XII. Mientras tanto, el aumento propuesto no podrá ser puesto en vigor.

ARTICULO IX

1. Las tarifas de los servicios acordados se fijarán a precios razonables, teniendo en cuenta todos los elementos determinantes tales como: el costo de la explotación, un beneficio razonable, las características de cada servicio y las tarifas de otras empresas aéreas.

2. Las empresas aéreas designadas podrán establecer de común acuerdo las tarifas mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo y después de consultar a otras empresas aéreas que sirvan, en todo o en parte, la misma ruta. También podrán las empresas aéreas designadas recurrir al procedimiento de fijación de las tarifas mediante el sistema adoptado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). En cualquier caso, las tarifas deberán someterse a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para que entren en vigor. Este plazo podrá reducirse si así lo acuerdan las autoridades aeronáuticas.

3. Las tarifas que soliciten los terceros transportadores entre los territorios de ambas Partes Contratantes, serán autorizadas previa consulta de las empresas de las Partes Contratantes y siempre que dichas empresas no las objeten.

4. Si las empresas aéreas designadas no llegaren a un acuerdo o si las tarifas no se aprueban por las autoridades aeronáuticas de alguna de las Partes Contratantes, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes procurarán fijarlas de común acuerdo.

5. A falta de acuerdo, el asunto será sometido al arbitraje previsto en el Artículo XII.

6. El procedimiento de los párrafos 4 y 5 del presente artículo no se aplicará en los casos en que la falta de aprobación de las tarifas propuestas por alguna empresa aérea designada a las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes, se deba a que la empresa aérea designada no hubiere acompañado a su solicitud de aprobación los documentos o datos indispensables para apreciar que las tarifas propuestas o sus reglas de aplicación satisfacen los requisitos a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo. Estos casos siempre podrán ser resueltos directamente entre la empresa aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes.

7. Las tarifas establecidas permanecerán vigentes hasta que se fijen otras nuevas de conformidad con el presente artículo o conforme al procedimiento de arbitraje señalado en el Artículo XII.

En cualquier momento, podrá efectuarse un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de los dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación y entendimiento en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Acuerdo.

ARTICULO XI

15.

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina o por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, según fuere el caso. Si se conviniere la modificación del Acuerdo, será formalizada mediante un Canje de Notas diplomáticas.

2. Las enmiendas así aprobadas entrarán en vigor provisionalmente a partir de la fecha del Canje de Notas y definitivamente en la fecha que ambas Partes Contratantes -- convengan, una vez que hayan obtenido la aprobación que cada una de ellas requiera de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales mediante un Canje de Notas adicionales.

1. Excepto en aquellos casos en que este Acuerdo disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes.

2. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haga entrega a la otra Parte Contratante de una nota diplomática en la cual solicita el arreglo de una controversia mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta (30) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes aludido.

3. Si dentro del término señalado no se llega a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, el puesto será ocupado por una persona que al efecto designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional - conforme a su práctica.

4. El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos y adoptará su propio reglamento.

5. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este artículo. El tribunal de arbitraje decidirá sobre la repartición de los gastos que resulten de este procedimiento.

Este Acuerdo y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Si empezare a regir una Convención general y multi lateral de transporte aéreo aceptada por ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención, mediante el procedimiento establecido en el Artículo XI.

ARTICULO XV

19.

Cualquiera de las dos Partes Contratantes podrá, - en todo momento, dar aviso a la otra Parte Contratante de su intención de poner fin al presente Acuerdo, obligándose a -- avisar simultáneamente a la Organización de Aviación Civil - Internacional. El Acuerdo quedará sin efecto a los seis (6) meses de la fecha de recibo del aviso de terminación. En caso de que la otra Parte Contratante no acuse recibo, se considerará que el aviso fué recibido por ella catorce (14) días después de la fecha de recibo del mencionado aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El presente Acuerdo está sujeto a ratificación. --
El canje de los instrumentos de ratificación se hará a la --
brevedad posible en la Ciudad de México, D.F.

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor definitivamente en una fecha que será fijada en un Consejo de Legatos diplomáticos, el cual deberá efectuarse una vez que las Partes Contratantes hayan obtenido la aprobación que cada una de ellas requiera de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo XV el presente Acuerdo tendrá una duración de tres años a partir de la fecha de su firma y se entenderá tácitamente renovado por otro período de tres años y así sucesivamente, a menos que una de las Partes Contratantes solicite su renovación con seis meses de anticipación a la fecha de su terminación.

In fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho por duplicado en la Ciudad de México, D.F., firmado el 14 de mayo de 1969, aprobado por el Senado según Decreto del 15 de noviembre de 1969 y publicado en el Diario Oficial del 19 de diciembre de 1969.

POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA ARGENTINA.

SECCION I

1. La empresa aérea designada por el Gobierno de México, tendrá derecho de operar, en ambas direcciones, la siguiente ruta:

Ciudad de México-Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia-Guayaquil o Quito, Ecuador-Lima, Perú-La Paz, Bolivia-Antofagasta, Chile-Santiago de Chile-Buenos Aires, Argentina y más allá a un punto a determinar.

2. La empresa aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos, uno o alguno de los puntos intermedios especificados precedentemente.

3. La empresa aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades hacia la Ciudad de Buenos Aires y desde la Ciudad de Buenos Aires a la Ciudad de México.

4. La empresa aérea designada sólo podrá ejercer derechos de tráfico de quinta libertad desde y hacia la Ciudad de Buenos Aires, cuando fueren acordados por ambas Partes Contratantes.

5. La empresa aérea designada podrá operar hasta tres vuelos semanales en la ruta especificada.

6. La empresa aérea designada operará su ruta con equipo Douglas DC-8, o similar o más pequeño, con capacidad máxima de ciento cincuenta asientos.

SECCION II

1. La empresa aérea designada por el Gobierno de la República Argentina, tendrá derecho de operar, en ambas direcciones, la siguiente ruta:

Buenos Aires, Argentina-Cantiago de Chile-Antofagasta, Chile-La Paz, Bolivia-Lima, Perú-Guayaquil o Quito, Ecuador-Bogotá, Colombia-Panamá, Panamá-Ciudad de México y más allá a Los Angeles, E.U.A.

2. La empresa aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos, uno o alguno de los puntos intermedios especificados precedentemente.

3. La empresa aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades hacia la Ciudad de México y desde la Ciudad de México a la Ciudad de Buenos Aires.

4. La empresa aérea designada sólo podrá ejercer derechos de tráfico de quinta libertad desde y hacia la Ciudad de México, cuando fueren acordados por ambas Partes Contratantes.

5. La empresa aérea designada podrá operar hasta tres vuelos semanales en la ruta especificada.

6. La empresa aérea designada operará su ruta con equipo Boeing 707, o similar o más pequeño, con capacidad máxima de ciento cincuenta asientos.

Puntos en territorio mexicano - puntos intermedios - puntos en territorio argentino - puntos más allá.

NOTAS:

1. Las empresas aéreas designadas podrán omitir en uno o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos intermedios o puntos más allá.
2. Las empresas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades.
3. Las empresas aéreas designadas sólo podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad cuando fueren acordados previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

CUADRO DE RUTAS

SECCION II

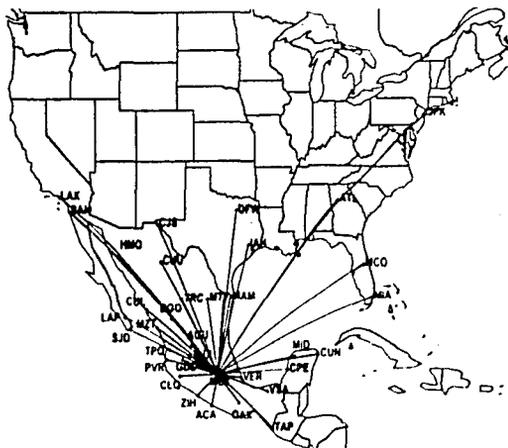
Las empresas aéreas designadas por el Gobierno de la República Argentina, tendrán derecho de operar en ambas direcciones la siguiente ruta:

Puntos en territorio argentino - puntos intermedios - puntos en territorio mexicano - puntos más allá.

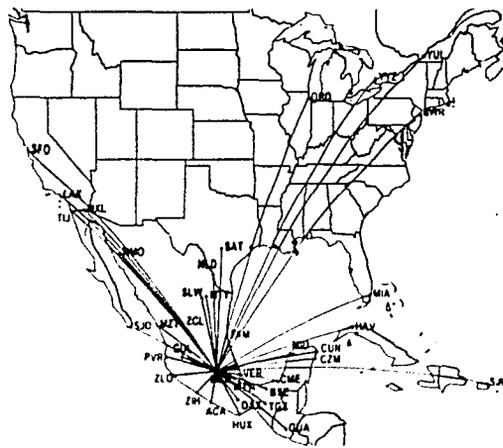
NOTAS:

1. Las empresas aéreas designadas podrán omitir en uno o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos intermedios o puntos más allá.
2. Las empresas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades.
3. Las empresas aéreas designadas sólo podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad cuando fueren acordados previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

En los mapas de rutas que se presentan en esta lámina, se observa la competencia entre Aeroméxico, Mexicana, y recientemente, Aviaca por el "hub" de la ciudad de México.



Rutas de Aeroméxico desde/hacia la Ciudad de México.



Rutas de Mexicana desde/hacia la Ciudad de México.



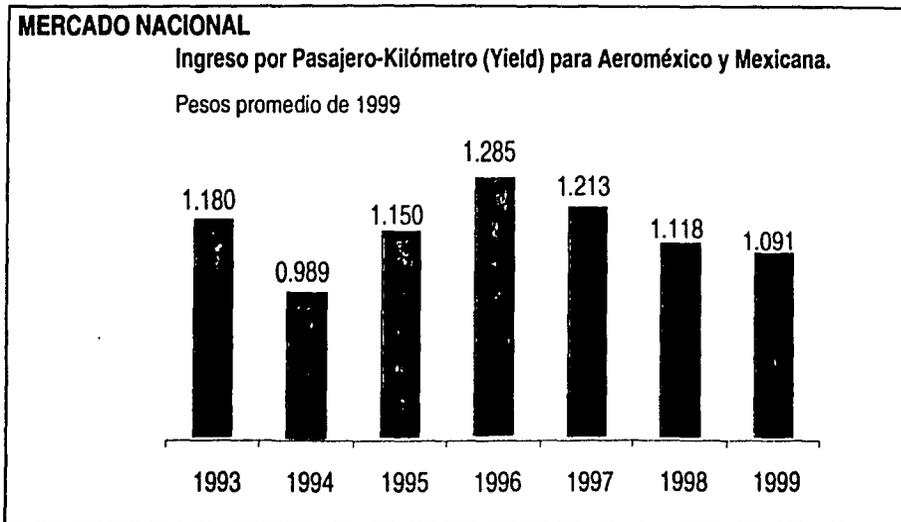
Rutas de Aviaca desde/hacia la Ciudad de México.

FUENTE: AEROMÉXICO; MEXICANA.

Por otra parte, hay que señalar que existen un sinnúmero de mercados a lo largo de la República Mexicana con suficiente densidad de tráfico de pasajeros para garantizar la generación de una extensa competencia entre una aerolínea de red y varias de punto a punto.

Las 15 rutas más importantes de México
Representan el 51% del Tráfico Doméstico.

Origen	Destino	Pasajeros	Participación de Mercado		Aerolíneas en ruta
			Mercado	Acumulado	
1 MEXICO	MONTERREY	1,695,325	8.74%	8.74%	5
2 GUADALAJARA	MEXICO	1,393,296	7.18%	15.93%	5
3 CANCUN	MEXICO	1,126,764	5.81%	21.74%	5
4 MEXICO	TJUANA	1,094,781	5.65%	27.38%	6
5 GUADALAJARA	TJUANA	798,327	4.12%	31.50%	6
6 MEXICO	MERIDA	641,594	3.31%	34.81%	4
7 ACAPULCO	MEXICO	554,940	2.86%	37.67%	3
8 MEXICO	VILLAHERMOSA	386,399	1.99%	39.66%	3
9 HERMOSILLO	MEXICO	348,333	1.80%	41.46%	4
10 MEXICO	TUXTLA G.	333,988	1.72%	43.18%	3
11 MEXICO	VERACRUZ	325,190	1.68%	44.85%	2
12 MEXICO	OAXACA	310,299	1.60%	46.45%	3
13 MEXICO	PTO VALLARTA	303,107	1.56%	48.02%	3
14 GUADALAJARA	MONTERREY	269,810	1.39%	49.41%	4
15 MEXICO	TAMPICO	269,476	1.39%	50.80%	2
	OTROS	9,541,983	49.20%	100%	
	Total	19,393,612	100%		



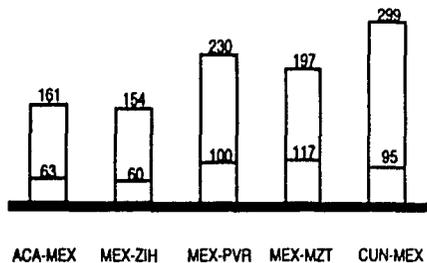
FUENTE: AEROMEXICO Y MEXICANA; ENERO-JUNIO 1999.

ESTRUCTURAS TARIFARIAS

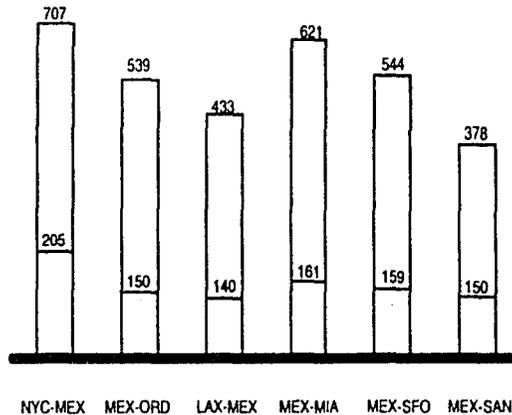
Tarifas más alta y más baja en viaje sencillo: Mayo 2000

Dólares

MERCADOS TURISTICOS DOMESTICOS



MERCADOS MEX-EUA



FUENTE: AEROMÉXICO y MEXICANA;